This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

Usage guidelines

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

+ *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.

+ *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.

+ *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.

+ *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

About Google Book Search

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at `http://books.google.com/`

Über dieses Buch

Dies ist ein digitales Exemplar eines Buches, das seit Generationen in den Regalen der Bibliotheken aufbewahrt wurde, bevor es von Google im Rahmen eines Projekts, mit dem die Bücher dieser Welt online verfügbar gemacht werden sollen, sorgfältig gescannt wurde.

Das Buch hat das Urheberrecht überdauert und kann nun öffentlich zugänglich gemacht werden. Ein öffentlich zugängliches Buch ist ein Buch, das niemals Urheberrechten unterlag oder bei dem die Schutzfrist des Urheberrechts abgelaufen ist. Ob ein Buch öffentlich zugänglich ist, kann von Land zu Land unterschiedlich sein. Öffentlich zugängliche Bücher sind unser Tor zur Vergangenheit und stellen ein geschichtliches, kulturelles und wissenschaftliches Vermögen dar, das häufig nur schwierig zu entdecken ist.

Gebrauchsspuren, Anmerkungen und andere Randbemerkungen, die im Originalband enthalten sind, finden sich auch in dieser Datei – eine Erinnerung an die lange Reise, die das Buch vom Verleger zu einer Bibliothek und weiter zu Ihnen hinter sich gebracht hat.

Nutzungsrichtlinien

Google ist stolz, mit Bibliotheken in partnerschaftlicher Zusammenarbeit öffentlich zugängliches Material zu digitalisieren und einer breiten Masse zugänglich zu machen. Öffentlich zugängliche Bücher gehören der Öffentlichkeit, und wir sind nur ihre Hüter. Nichtsdestotrotz ist diese Arbeit kostspielig. Um diese Ressource weiterhin zur Verfügung stellen zu können, haben wir Schritte unternommen, um den Missbrauch durch kommerzielle Parteien zu verhindern. Dazu gehören technische Einschränkungen für automatisierte Abfragen.

Wir bitten Sie um Einhaltung folgender Richtlinien:

+ *Nutzung der Dateien zu nichtkommerziellen Zwecken* Wir haben Google Buchsuche für Endanwender konzipiert und möchten, dass Sie diese Dateien nur für persönliche, nichtkommerzielle Zwecke verwenden.

+ *Keine automatisierten Abfragen* Senden Sie keine automatisierten Abfragen irgendwelcher Art an das Google-System. Wenn Sie Recherchen über maschinelle Übersetzung, optische Zeichenerkennung oder andere Bereiche durchführen, in denen der Zugang zu Text in großen Mengen nützlich ist, wenden Sie sich bitte an uns. Wir fördern die Nutzung des öffentlich zugänglichen Materials für diese Zwecke und können Ihnen unter Umständen helfen.

+ *Beibehaltung von Google-Markenelementen* Das "Wasserzeichen" von Google, das Sie in jeder Datei finden, ist wichtig zur Information über dieses Projekt und hilft den Anwendern weiteres Material über Google Buchsuche zu finden. Bitte entfernen Sie das Wasserzeichen nicht.

+ *Bewegen Sie sich innerhalb der Legalität* Unabhängig von Ihrem Verwendungszweck müssen Sie sich Ihrer Verantwortung bewusst sein, sicherzustellen, dass Ihre Nutzung legal ist. Gehen Sie nicht davon aus, dass ein Buch, das nach unserem Dafürhalten für Nutzer in den USA öffentlich zugänglich ist, auch für Nutzer in anderen Ländern öffentlich zugänglich ist. Ob ein Buch noch dem Urheberrecht unterliegt, ist von Land zu Land verschieden. Wir können keine Beratung leisten, ob eine bestimmte Nutzung eines bestimmten Buches gesetzlich zulässig ist. Gehen Sie nicht davon aus, dass das Erscheinen eines Buchs in Google Buchsuche bedeutet, dass es in jeder Form und überall auf der Welt verwendet werden kann. Eine Urheberrechtsverletzung kann schwerwiegende Folgen haben.

Über Google Buchsuche

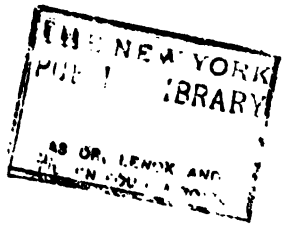
Das Ziel von Google besteht darin, die weltweiten Informationen zu organisieren und allgemein nutzbar und zugänglich zu machen. Google Buchsuche hilft Lesern dabei, die Bücher dieser Welt zu entdecken, und unterstützt Autoren und Verleger dabei, neue Zielgruppen zu erreichen. Den gesamten Buchtext können Sie im Internet unter `http://books.google.com` durchsuchen.

GGK
Guessfeldt.

Kaiser Wilhelm's II.

Reisen nach Norwegen

in den Jahren 1889 bis 1892.


NEW YORK
PUBLIC
LIBRARY

Wilhelm I. R.

1890.

...er Wilhelm's II.

... nach Norwegen

...en 1889 bis 1892

...eldt.

Zeichnungen

Kaiſer Wilhelm's II.

Reiſen nach Norwegen

in den Jahren 1889 bis 1892

von

Paul Güßfeldt.

Zweite Auflage.

Mit 26 Heliogravüren und 152 Holzſchnitten nach Zeichnungen

von

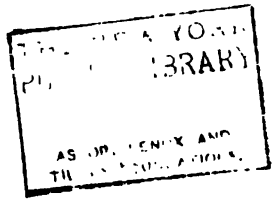
Carl Saltzmann,

und einer Orientirungskarte.

Berlin.
Verlag von Gebrüder Paetel.
1892.

THE NEW YORK
PUBLIC LIBRARY
95812
ASTOR, LENOX AND
TILDEN FOUNDATIONS.
1898.

Alle Rechte vorbehalten.


LIBRARY

„Bei Meinen Reisen habe Ich nicht allein den „Zweck verfolgt, fremde Länder und Staatseinrich- „tungen kennen zu lernen und mit den Herrschern „benachbarter Reiche freundschaftliche Beziehungen zu „pflegen, sondern diese Reisen, die ja vielfach Miß- „deutungen ausgesetzt waren, haben für Mich den „hohen Werth gehabt, daß Ich, entrückt dem Partei- „getriebe des Tages, die heimischen Verhältnisse aus „der Ferne beobachten und in Ruhe einer Prüfung „unterziehen konnte. Wer jemals einsam auf hoher „See, auf der Schiffsbrücke stehend, nur Gottes „Sternenhimmel über sich, Einkehr in sich selbst ge- „halten hat, der wird den Werth einer solchen Fahrt „nicht verkennen. Manchem von Meinen Landsleuten „möchte Ich wünschen, solche Stunden zu erleben, in „denen der Mensch sich Rechenschaft ablegen kann „über Das, was er erstrebt und was er geleistet „hat. Da kann man geheilt werden von Selbstüber- „schätzungen, und das thut uns allen Noth."

Kaiser Wilhelm II. am 5. März 1890.

Dem vorliegenden Buche ist die Aufgabe gestellt, die erste und die zweite Reise Kaiser Wilhelm's II. nach Norwegen zu beschreiben.

Der Verfasser wurde durch Allerhöchsten Befehl zu der Theilnahme an beiden Reisen berufen und hat im Folgenden die Resultate seiner Wahrnehmungen zusammengefaßt.

Daß dieses geschehen ist und geschehen konnte, das ist auf die Initiative Seiner Majestät zurückzuführen: der Kaiser Selbst war es, welcher am 27. Juli 1889 dem Verfasser die Aufgabe anvertraute.

Der Inhalt des Buches wurde durch die Erlebnisse bestimmt, in deren Mittelpunkt Kaiser Wilhelm II. stand. Doch verfolgt dasselbe noch einen anderen Zweck.

Der Kaiser wünschte, daß eine Schilderung Seiner Reisen den deutschen Leser auch über das norwegische Land im Allgemeinen unterrichtete. Das Buch sollte anregend und belehrend wirken.

Deshalb hat der Verfasser auf die Erfahrungen seiner früheren Reisen zurückgegriffen und Manches eingeflochten, was nicht mehr in dem Rahmen der Kaiserlichen Reise liegt.

Wer Norwegen kennt, der wird entscheiden, ob des Verfassers Bilder richtig sind in Zeichnung und Farbe, ob die Gerechtigkeit, welche in allen Naturschilderungen walten soll, an keiner Stelle verletzt worden sei?

Hat man viel gesehen, so pflegt man für die Schönheiten der Natur empfänglicher zu sein, als wenn man wenig gesehen hat. Es geht damit, wie mit dem Hören guter Musik. Für den Weltreisenden hat auch die Mark Brandenburg die Reize einer stimmungsvollen Landschaft; er wird es verschmähen, dieselben zu Gunsten einer anderen Landschaft herabzusetzen; aber er wird es gleichfalls verschmähen, die Gegenden seiner Beschreibung bloß deshalb zu bewundern, weil er sie beschreibt.

Der Bericht über die erste Reise nimmt den größeren Theil des Buches ein. Denn der zweiten Reise sind nur das siebente und achte Kapitel gewidmet. Dies erklärt sich daraus, daß das Manuscript über die Nordlandfahrt von 1889 nahezu vollendet war, als der

Kaiser die Zurüstungen zu der norwegischen Reise des Jahres 1890 befahl. Für die Beschreibung der letzteren und für die Umarbeitung des ursprünglichen Manuscripts war dem Verfasser nur eine kurze Frist gegeben.

Der Maler Herr Carl Saltzmann hat gleichfalls die Auszeichnung genossen, an beiden Reisen Theil zu nehmen. Derselbe wurde durch Seine Majestät den Kaiser dazu berufen, die Illustrationen dieses Werkes zu zeichnen. Für einen Theil der Heliogravüren lieferten die photographischen Aufnahmen des Verfassers das Material. Die Ausführung geschah durch die Reichsdruckerei.

Die beigegebenen Karten sind von Herrn L. van der Vecht gezeichnet worden; ein eingehendes Betrachten derselben wird dem Verständniß des Buches zu gute kommen.

Das Bewußtsein, vor eine sehr schwierige Aufgabe gestellt zu sein, hat dem Verfasser die Freudigkeit des Schaffens nur erhöhen können; und nun mag es ihm vergönnt sein, seinem Kaiserlichen Herrn die vollendete Arbeit in Ehrfurcht darzubringen.

Einige Monate, nachdem Seine Majestät der Kaiser die zweite Reise nach Norwegen vollendet hatte, erschien die erste Auflage dieses Buches. Daß dieselbe in verhältnißmäßig kurzer Zeit erschöpft wurde, ist ein Beweis für den Antheil, welchen die Kaiserlichen Nordlandfahrten in Deutschland fanden.

Nun sind den ersten beiden Reisen von 1889 und 1890 bereits zwei neue gefolgt — in so hohem Grade hatte der Kaiserliche Seefahrer und Reisende in dem norwegischen Archipel und seinen Küstengestaden gefunden, was Er suchte: Erholung! Erholung für Körper, Seele und Geist auf Grund von Eindrücken, welche die Natur liefert.

Der Verfasser wurde auch für die Reisen der Jahre 1891 und 1892 durch das Allerhöchste Vertrauen

dazu berufen, das Programm zu entwerfen. Einer solchen Aufgabe kann man — da sie bei jeder Wiederholung schwieriger wird — nur in der Weise gerecht werden, daß man die eigene Kenntniß von Land und Leuten stetig durch Anschauung erweitert, d. h. selbstständige Recognoscirungs-Reisen ausführt. Das that ich drei Jahre hintereinander im Allerhöchsten Auftrage, immer entlegenere, unbekanntere Gegenden aufsuchend, so daß die letzte Reise, die im Juni 1892 stattfand und den Lófoten, den Sag- und Tys-Fjords galt, ganz den Charakter einer Exploration hatte.

Dadurch vertiefte sich allerdings mein Wissen von dem Lande, aber keineswegs wuchs damit die Fähigkeit, dasselbe getreuer oder eindringlicher zu schildern, als bei der ersten Auflage versucht wurde. Derselbe Verfasser kann nicht zweimal dasselbe Land auf Grund persönlicher Erlebnisse beschreiben, weil die feinen Unterschiede der einander verwandten Landschaften wohl dem Gefühl, nicht aber dem Sprachausdruck zugänglich sind. Vor Allem aber steht der Autor nicht länger unter dem Zauber, der die künstlerische Gestaltung erster Eindrücke begleitet, einem Zauber, welcher gleichzeitig der Schilderung zu gute kommt, und den der Leser nachempfindet. Keine Gründlichkeit der Welt kann ihn ersetzen; es ist die Freude am Schöpferischen, was hier wirkt und uns mühelos das Richtige treffen läßt. Deshalb empfahl

es sich nicht, die dritte und vierte Reise in derselben Art zu behandeln, wie die erste und zweite. Die Vollständigkeit blieb nur in Bezug auf die dem Buche vorangeschickten Uebersichten gewahrt, aus welchen der Verlauf aller vier Reisen Tag für Tag verfolgt werden kann.

Statt einer historischen Darstellung sind einige monograpisch gehaltene Skizzen gegeben worden, welche durch Herrn Carl Saltzmann auch die Unterstützung der bildenden Kunst erfahren haben: für die Reise 1891 ein Naturgemälde der Küstenlandschaft und der Besuch Kaiser Wilhelm's II. auf dem Nordcap; für die Reise 1892 die Renthier-Pürschen auf der Insel Andammen und die Wal-Jagd in den Gewässern bei Skaarö.

Es würde dem Verfasser zu innerer Befriedigung gereichen, wenn diese Skizzen, durch die ihnen zu Grunde liegende Tendenz, mit dem ursprünglichen Buch organisch verwachsen erschienen; wenn einerseit die geschilderten norwegischen Landschaften scharf hervorträten; und wenn andererseit die Gestalt Kaiser Wilhelm's II. vor dem Leser so dastände, wie der Autor sie in Wahrheit zu zeichnen bemüht war.

Ueberſichten.

I. Kaiſer Wilhelm's II. Reiſe nach Norwegen im Jahre 1889.

A. Gefolge Seiner Majeſtät des Kaiſers.

General der Cavallerie und Generaladjutant **Graf Waldersee**, Chef des Generalſtabs der Armee.

Generalmajor und General à la suite **Graf Wedel**.

Hausmarſchall **Freiherr von Lyncker**.

General- und Leibarzt Dr. **Leuthold**.

Capitän zur See **Freiherr von Senden-Bibran**, Chef des Marine-Cabinets
Oberſtlieutenant **von Lippe**
Major **von Bülow** (Militär-Cabinet)
Major **von Scholl**
} Flügeladjutanten Seiner Majeſtät des Kaiſers und Königs.

Wirklicher Legationsrath und Vortragender Rath im Auswärtigen Amt **von Kiderlen-Wächter** (Auswärtiges Amt und Civil-Cabinet).

B. Gäſte Seiner Majeſtät des Kaiſers.

Graf Philipp zu Eulenburg, Königlich Preußiſcher Geſandter in Oldenburg.

Dr. Paul Güßfeldt, Rittmeiſter der Reſerve des Leib-Garde-Huſaren-Regiments.

Carl Saltzmann, Landſchafts- und Hiſtorienmaler.

Georg von Hülſen, Premierlieutenant im Garde-Küraſſier-Regiment.

C. Stab S. M. Yacht „Hohenzollern".

Capitän zur See von Arnim, Commandant.

Capitänlieutenant Breuſing, Erſter Offizier.

Capitänlieutenant Goetz, Navigationsoffizier.

Capitänlieutenant Ingenohl.

Lieutenant zur See von Kroſigk.

Lieutenant zur See Berger.

Marine-Stabsarzt Dr. Schneider.

Maſchinen-Unter-Ingenieur Kaetz.

Marine-Unter-Zahlmeiſter Heppner.

D. Stab S. M. Aviſo „Greif".

Corvetten-Capitän Flichtenhöfer, Commandant.

Lieutenant zur See Dähnhardt, Erſter Offizier.

Lieutenant zur See von Holleben, Navigationsoffizier.

Lieutenant zur See Wilken.

Lieutenant zur See Friedlaender.

Marine-Aſſiſtenzarzt Dr. Löwenhardt.

Maſchinen-Unter-Ingenieur Köbiſch.

E. Eintheilung der Reise von 1889.

30. Juni. Seine Majestät der Kaiser begibt Sich von Potsdam nach Spandau, von wo um 11h 45m Nachts die Abfahrt nach Kiel erfolgt.

1. Juli. 8h V. Ankunft in Kiel.
10h 45m Einschiffung an Bord S. M. Y. »Hohenzollern«.
12h Segel-Regatta.
5h N. Abfahrt von Kiel.

2. Juli. 6h V. Kopenhagen wird passirt.
Fahrt durch den Sund, das Kattegat und Skagerrak.

3. Juli. Morgens kommt die norwegische Küste in Sicht.
Mittags in Stavanger.
Abends Fahrt durch den Hardanger-Fjord.
11h N. zu Anker vor Sandven (Norheims-Sund).

4. Juli. 9h V. Ausflug zu dem Oefsthus-Wasserfall.
11h an Bord zurück.
1h N. Abfahrt nach Odde im Sör-Fjord.
5h Ausflug von Odde in Karriols.

5. Juli. 7h 30m V. bis 2h N. Ausflug zu dem Buar-Brae (Gletscher).

6. Juli. Fahrt von Odde nach Vik am Eid-Fjord.

7. Juli. Sonntag. Gottesdienst. Seine Majestät verbleibt an Bord. Herren des Gefolges besuchen den Vöring-Fos (Wasserfall).

8. Juli. Fahrt durch den Hardanger-Fjord nach Bergen. Major von Scholl und Dr. Güßfeldt gehen von Eide über Land nach Gudvangen.

9. Juli. Fahrt von Bergen nach dem Sogne-Fjord.

9. Juli. Die »Hohenzollern« geht 7h 30m N. vor Gudvangen im Naerö-Fjord zu Anker.
Seine Majestät macht einen Spaziergang an Land.

10. Juli. Ausflug durch das Naerödal nach Stalheim.
Abends Fahrt nach Laerdalsören.

11. Juli. Fahrt in den Lyster-Fjord und durch den Sogne-Fjord nach Mandal im Fjaerlands-Fjord.

12. Juli. Ausflug zu dem Suphelle-Brae (Gletscher).
Fahrt meerwärts durch den Sogne-Fjord und nordwärts längs der Küste.

13. Juli. Umschiffung des Cap Statt. Längs der Küste bis zum Molde-Fjord.
Fünfstündiges Verweilen in Molde.
Weiterfahrt nach Trondhjem.

14. Juli. Am frühen Morgen vor Trondhjem zu Anker.
Abends besucht der Kaiser die Domkirche.
Ausflug zu der Villa des deutschen Consuls.

15. Juli. Fahrt meerwärts durch den Trondhjem-Fjord; dann Küstenfahrt nordwärts.

16. Juli. 10h 30m V. passirt die »Hohenzollern« den Polarkreis.
4h N. wird Bodö angelaufen.
Fahrt durch den Vest-Fjord zwischen dem Festlande und der Inselgruppe von Lófoten und Vesteraalen.

17. Juli. Ankunft in Tromsö und Weiterfahrt nach Hammerfest.
Abends 9h Abfahrt von Hammerfest nach dem Nordcap.

18. Juli. Am Morgen um 2h langt der Kaiser bei hohem Seegang vor dem Nordcap an.
Rückfahrt nach Hammerfest.
Besuch des Lyngen-Fjords.

18. Juli. Die »Hohenzollern« geht vor Karlsö zu Anker. Spaziergang und Errichtung eines »Varden« (Steinzeichens) auf der Höhe Hvidten.

Der Kaiser begibt Sich Abends um 11^{h} an Bord des »Greif«. Fahrt meerwärts. Die Mitternachtssonne wird zum ersten Mal bei wolkenlosem Himmel gesehen.

19. Juli. Fahrt von Karlsö nach Tromsö.

20. Juli. Der Kaiser, begleitet von dem Grafen Waldersee, macht einen Ausflug an Land.

Fahrt nach Süden zu den Vesteraalen und Lófoten.

Umschiffung der Insel Andö.

21. Juli. Sonntag. Gottesdienst im Raft-Sund.

Ankunft vor Digermulen.

Der Kaiser ersteigt die »Panorama-Höhe« (350 m) und errichtet daselbst ein Zeichen aus Stein.

Abends um 10^{h} Weiterfahrt.

Um Mitternacht im Vest-Fjord.

22. Juli. Bodö wird angelaufen. Fahrt durch den Beieren-Fjord. Besuch des Holand-Fjords und der daselbst befindlichen Gletscher von Svartisen.

9^{h} 25^{m} N. wird der Polarkreis in südlicher Fahrt durchschnitten.

23. Juli. Küstenfahrt. Kristiansund wird angelaufen.

24. Juli. Ankunft in Bergen.

25. Juli. Seine Majestät macht einen längeren Ausflug in die Umgebung und besucht die Villa des deutschen Consuls in Fjösanger.

Um 10^{h} Nachts geht die »Hohenzollern« in See.

26. Juli. Fahrt über die Nordsee.
27. Juli. Ankunft in Wilhelmshaven und Ende der ersten Nordlandreise Seiner Majestät des Kaisers.

II. Kaiser Wilhelm's II. Reise nach Norwegen im Jahre 1890.

Erster Theil (Kiel—Kristiania).

Seine Majestät befindet Sich an Bord S. M. P. »Kaiser«.

A. Gefolge Seiner Majestät des Kaisers.

a) An Bord S. M. P. »Kaiser«.

Generallieutenant und Generaladjutant **von Wittich**, Commandant des Kaiserlichen Hauptquartiers.
General- und Leibarzt Dr. **Leuthold**.
Capitän zur See und Flügeladjutant **Freiherr von Senden-Bibran**, Chef des Marine-Cabinets.
Corvettencapitän **Siegel**.

b) An Bord S. M. Y. »Hohenzollern«.

Ober-Hof- und Hausmarschall **Graf zu Eulenburg**.
Generallieutenant und Generaladjutant **von Hahnke**, Chef des Militär-Cabinets.
Wirklicher Geheimerath Dr. **von Lucanus**, Chef des Civil-Cabinets.
Staatssecretär des Auswärtigen Amtes **Freiherr Marschall von Bieberstein**.
Generalmajor und General à la suite **Graf Wedel**.
Oberstlieutenant **von Kessel**, Major **von Hülsen** } Flügeladjutanten.

B. Gäſte Seiner Majeſtät des Kaiſers.

An Bord S. M. Y. »Hohenzollern«.

Dr. **Paul Güßfeldt**, Rittmeiſter der Reſerve des Leib-Garde-Huſaren-Regiments.

Carl Saltzmann, Landſchafts- und Hiſtorienmaler.

Georg von Hülſen, Premierlieutenant à la suite des Garde-Küraſſier-Regiments und Adjutant des Kriegsminiſters.

Zweiter Theil (Kriſtiania — Ende der Reiſe).

Seine Majeſtät befindet Sich von Kriſtiania bis Bergen an Bord S. M. P. »Kaiſer«, und darnach an Bord S. M. Y. »Hohenzollern«.

C. Gefolge Seiner Majeſtät des Kaiſers.

Generallieutenant **von Hahnke**.

Hausmarſchall **Freiherr von Lyncker**.

Generalarzt Dr. **Leuthold**.

Capitän zur See **Freiherr von Senden-Bibran**. } Flügel-
Oberſtlieutenant **von Keſſel** } adjutanten.
Major **von Zitzewitz** } adjutanten.
Major **von Hülſen** } adjutanten.

Wirklicher Legationsrath **von Kiderlen-Wächter** (Auswärtiges Amt und Civil-Cabinet).

D. Gäſte Seiner Majeſtät des Kaiſers.

Der **Graf von Görtz**.

Graf Philipp zu Eulenburg, Königlich Preußiſcher Geſandter in Stuttgart.

Dr. **Paul Güßfeldt**.

Maler Carl Saltzmann.
Georg von Hülsen.

E. Stab S. M. Y. „Hohenzollern".

Capitän zur See von Arnim, Commandant.
Capitänlieutenant Truppel, Erster Offizier.
Capitänlieutenant Gercke, Navigationsoffizier.
Lieutenant zur See von Krosigk.
Lieutenant zur See Berger.
Lieutenant zur See von Holleben.
Marine-Stabsarzt Dr. Weidenhammer.
Maschinen-Unter-Ingenieur Kaetz.
Marine-Unter-Zahlmeister Heppner.

F. Eintheilung der Reise von 1890.

27. Juni. Seine Majestät geht an Bord S. M. P. »Kaiser« um 8h N. von Kiel mit der Manöverflotte in See.

28. Juni. Fahrt durch den Großen Belt und das Kattegat. S. M. Schiffe »Kaiser«, »Irene«, »Hohenzollern« gehen vor Helsingör zu Anker. Die Flotte bleibt im Kattegat.

Begrüßung Kaiser Wilhelm's II. durch König Christian IX. von Dänemark. Ankunft im Schloß Fredensborg.

29. Juni. Aufenthalt in Fredensborg.

30. Juni. Mittags: die drei Kaiserlichen Schiffe gehen in See und vereinigen sich wieder mit der Flotte.

1. Juli. Ankunft vor Kristiania. Feierlicher Empfang durch König Oskar II. Enthusiastische Theilnahme der Bevölkerung.

2. Juli. Kaiſer Wilhelm und König Oskar beſuchen Frogner Saeter. Frühſtück daſelbſt zu Ehren des Kaiſers, gegeben von der Stadt. Einweihung des Kaiſer Wilhelm-Weges.
Galadiner im Königsſchloß.

3. Juli. Beſuch des Bygdö-Etabliſſements.
Familientafel im Schloß Oskarshall.

4. Juli. Ausflug der Majeſtäten nach Höne-Fos.

5. Juli. Kaiſer Wilhelm II. geht an Bord S. M. P. »Kaiſer« mit der Manöverflotte in See.

6. Juli. Die Flotte läuft in den Hafen von Kriſtianſand.

7. Juli. In Kriſtianſand.

8. Juli. Die Flotte geht wieder in See.

9. Juli. Eintreffen in Bergen.
Der Kaiſer begibt Sich an Bord der »Hohenzollern« und ſetzt die Reiſe auf derſelben fort.

10. Juli. Die »Hohenzollern« geht in See; die Manöverflotte bleibt zurück. Fahrt durch den Hardanger-Fjord bis Eide.

11. Juli. Der Kaiſer geht in Eide an Land.
Landreiſe in Karriols von Eide nach Stalheim, wo Seine Majeſtät die Nacht verbringt.

12. Juli. Fahrt durch das Naerödal nach Gudvangen. Der Kaiſer begibt Sich an Bord der »Hohenzollern«. Die Kaiſerliche Yacht geht durch den Naerö- und Sogne-Fjord in den Nord-Fjord.

13. Juli. Fahrt durch den Nord-Fjord nach Oldören.

14. Juli. Vor Oldören Regenwetter. Seine Majeſtät begibt Sich zum Lachsfange an Land.

15. Juli. Vor Oldören Regenwetter.

16. Juli. Ausflug durch das Olden-Thal, über den Olden-See zum Bricksdal-Gletscher. Regenwetter.

17. Juli. Vor Oldören bei aufklärendem Wetter.

18. Juli. Die »Hohenzollern« geht Morgens in See nach dem Stor-Fjord.
Ein Theil des Gefolges fährt von Faleide über Land nach Hellesylt; von dort zu Wasser nach Maeraak.
Seine Majestät trifft Abends vor Maeraak im Geiranger-Fjord ein.

19. Juli. Der Kaiser begibt Sich an Land.
Die »Hohenzollern« geht in See nach dem Jörund-Fjord. Besuch des Norang-Fjords auf einem Kaiserlichen Torpedoboot.

20. Juli. Die »Hohenzollern« geht in See und trifft in Molde ein, wo Seine Majestät von der Manöverflotte erwartet wird.

21. Juli. Ausflug in das Romsdal.

22. Juli. Vor Molde Regenwetter.

23. Juli. Vor Molde Regenwetter.

24. Juli. Vor Molde Regenwetter. Seine Majestät begibt Sich an Land. Die »Hohenzollern« tritt die Heimreise an.

25. Juli. Ankunft in Bergen.
Der Kaiser macht einen Ausflug nach Fjösanger.

26. Juli. Die »Hohenzollern« geht in See.
Graf Philipp Eulenburg und Dr. Güßfeldt bleiben in Bergen zurück.

27. Juli. Heimreise.

28. Juli. Ankunft in Wilhelmshaven.

Ende der zweiten norwegischen Reise Kaiser Wilhelm's II.

III. Kaiſer Wilhelm's II. Reiſe nach Norwegen im Jahre 1891.

A. Gefolge Seiner Majeſtät des Kaiſers.

General der Infanterie und Generaladjutant von **Hahnke**, Chef des Militär-Cabinets.
Hausmarſchall Freiherr von **Lyncker**.
General- und Leibarzt Dr. **Leuthold**.
Capitän zur See Freiherr von **Senden-Bibran**, Chef des Marine-Cabinets
Oberſtlieutenant von **Keſſel**
Major von **Zitzewitz**
Major von **Hülſen**
} Flügeladjutanten.
Wirklicher Legationsrath von **Kiderlen-Wächter** (Auswärtiges Amt und Civil-Cabinet).

B. Gäſte Seiner Majeſtät des Kaiſers.

Der Graf von **Görtz**.
Graf **Philipp zu Eulenburg**.
Dr. **Paul Güßfeldt**.
Maler **Carl Saltzmann**.
Georg von Hülſen.

C. Stab S. M. Yacht „Hohenzollern".

Capitän zur See von **Arnim**, Commandant.
Capitänlieutenant **Gercke**, Erſter Offizier.

Capitänlieutenant **Emsmann**, Navigations-Offizier.
Lieutenant zur See **von Krosigk**.
Lieutenant zur See **Berger**.
Lieutenant zur See **von Holleben**.
Marine-Stabsarzt Dr. **Bassenge**.
Maschinen-Ingenieur **Raetz**.
Marine-Zahlmeister **Heppner**.

D. Eintheilung der Reise von 1891.

Die Reise nimmt ihren Anfang in Schottland.

16. Juli. 1h V. Ankunft in Bergen.
5h 7m N. Seine Majestät begibt Sich nach Fjösanger zum Besuch des Consul Mohr.
9h N. In See.

17. Juli. 8h V. Umschiffung des Cap Statt bei ruhigem heißen Wetter (21° C.).
1h N. Molde wird passirt. Die Gegend gleicht einem Archipel zusammengedrängter Inseln. Laue Lüfte.
4h 30m N. Auf der Höhe von Christiansund.
9h N. Leichte Himmelsbewölkung, beständiges Wetter (19° C.).
9h 20m N. Einfahrt in Trondhjem's Leden.
10h N. Trio der Herren von Zitzewitz (Violine), von Moltke (Cello), Graf Görtz (Klavier).

18. Juli. 12h 10m V. 17° C.
1h 10m V. Fahrt durch den engen und gekrümmten Canal des Stok-Sund.

18. Juli. 8h 30m V. Der 65. Breitegrad und die Insel Leckö wurden so eben passirt.

9h 30m V. Vor der Insel Torgen.

Seine Majestät der Kaiser verbleibt an Bord und beurlaubt einen Theil des Gefolges und die Gäste an Land zur Besichtigung des Torghatten-Tunnels.

12h 20m N. Die Fahrt wird nordwärts fortgesetzt.

4h 30m N. Insel Alsten mit den »Sieben Schwestern«.

7h bis 8h N. Der Polarkreis, Hestmandsö, Threnstavene und Rödö werden passirt (19° C.). Man erhält den Eindruck einer Feerie und glaubt nach Süden zu fahren statt nordwärts.

9h N. Cap Kunnen bleibt lange Zeit der Augenpunkt; noch 12 Seemeilen entfernt. Blick gegen den großen Svartis-Gletscher (Holandfjord). Horizont rings umschlossen durch eine Inselwelt und gleich großartig gestaltetes Festland.

10h 40m N. In der Höhe von Cap Kunnen: hoher Felsberg mit einem Hauch von Vegetation bis zur Spitze, durch ein niedriges »Eyd« getrennt von dem nächsten Berge.

Mitternacht. Der 67. Breitegrad wird überschritten.

19. Juli. Sonntag. 1h V. Vor Bodö zu Anker.

3h 45m V. Seine Majestät begibt Sich von Bord der »Hohenzollern« an Land. 18 Karriols in langer Reihe zur Stelle.

3h 50m V. Der Kaiser fährt mit zahlreichem Gefolge an den Fuß des Berges Löpsaasen (310 m).

4h 7m V. Beginn der Fußwanderung.

19. Juli. 5h 40m V. bis 7h 52m V. Aufenthalt Seiner Majeſtät auf der Ausſichtshöhe. Feldfrühſtück. Errichtung eines Steinmannes. (18° C.)

8h 45m V. Seine Majeſtät beſteigt das Karriol.

9h 5m V. An der Landungsbrücke.

9h 15m V. An Bord.

2h N. Der Kaiſer hält den Gottesdienſt ab.

20. Juli. 6h V. In See.

9h V. Inmitten des Veſt-Fjord; ſtrahlend helles Wetter (18° C.). Unverſchleierter Anblick der hohen Feſtlandsberge und der Lófotenwand. Das lichtblaue Himmelszelt ohne Wolken.

10h 40m V. In der Höhe von Engelö.

1h 45m N. Aus dem Veſt-Fjord in den Tjelde-Sund.

3h 45m N. Eintritt in das weite Becken des Vaags-Fjord. Localnebel auf der Waſſerfläche zwiſchen Hindö und Feſtland; dann Inſel Röldö an Backbord; ihr Felsbau zeigt feine, deutliche Schichtung.

Durch den Aſta-Fjord.

5h N. An der vergletſcherten Inſel Andorgen.

7h N. bis 8h N. Der 69. Breitegrad wird durchſchnitten; durch den Solberg-Fjord; die große Inſel Senjen an Backbord.

9h N. Im Gißſund. Grüne Ufer. Viele Höfe (15° C.).

10h 30m N. In Tromsö.

Mitternacht. Nebel auf dem Waſſer. Zenit wolkenlos (10° C.).

21. Juli. 6h 30m V. Von Tromsö in See.

9h V. 13° C. Echter Polarhimmel und weißlich-silbernes Schäfchen-Gewölk mit etwas Blau dazwiſchen.

12h. Vor Ausgang des Lyngen-Fjord.

Zebraſchnee auch in den tieferen Niveaus.

1h N. Im Kaag-Sund. An Backbord die Schichtfelſen von Arnö.

2h 2m N. Die Inſel Loppen.

3h N. Einige Wal-Dampfer.

3h 40m N. Viele Wale in Sicht zwiſchen Sörö und Stjernö (zwiſchen 70° und 71° N. Br.).

4h N. Großartiger Eindruck von der Feſtlandsküſte. Lebhaftes Grün an den unteren Hängen, hier und da Vergletſcherung an den oberen.

10h N. Die Sonne bricht zeitweiſe durch den bewölkten Himmel, ſtarker Weſtwind (9° C.).

Anblick des Nordcaps.

11h 12m N. Der Anker fällt vor dem Nordcap.

11h 30m N. Seine Majeſtät der Kaiſer betritt das Land, um das Plateau des Nordcap zu erſteigen.

22. Juli. 12h 26m V. Der Plateaurand wird erreicht.

12h 26m bis 12h 50m V. Wanderung über das Plateau.

12h 50m bis 3h 15m. Aufenthalt Kaiſer Wilhelm's II. auf dem Nordcap.

4h 13m V. Rückkehr an Bord.

5h V. S. M. Yacht »Hohenzollern« geht in See. Beginn der Rückreiſe.

22. Juli. 10h 30m V. Im Hafen von Hammerfeſt.

12h 45m N. Der Kaiſer begibt Sich an Land und nimmt die »Meridianſäule« in Augenſchein. Herrlicher Tag. (14,5° C.)

Graf Görtz, Freiherr von Senden und Dr. Güßfeldt erſteigen Nachts den Tyven.

23. Juli. 10h V. In See, ſüdwärts.

10h 45m V. Regenwetter ſetzt ein. (12° C.)

12h 45m N. Zwei Gletſcherbildungen im Grunde des Ul- und Nus-Fjord (Alnas-Nyarga); ziemlich mächtige, bläulich-graue Eismaſſen.

2h 30m N. Inſel Loppen an Backbord.

3h 20m N. Kvaenanger-Fjord an Backbord; Cours auf die herrlich geſtaltete Inſel Fuglö.

5h N. In dem Meeresbecken, umſchloſſen von den Inſeln Arnö, Fuglö, Vannö, Reinö und von der Halbinſel zwiſchen Lyngen- und Ulfs-Fjord. Düſteres Wetter; nordiſch-wilde Eindrücke; das Meer in ſchwärzlichen Purpurtönen.

7h N. Zu Anker vor Karlsö.

10h bis 11h N. Abend-Unterhaltung; in dem großen Salon der »Hohenzollern« iſt eine Bühne improviſirt.

11h 15m N. Seine Majeſtät der Kaiſer erleidet in Folge Ausgleitens auf Deck eine Dislocation der rechten Knieſcheibe.

Der Leib-Arzt Dr. Leuthold legt ſogleich einen Gypsverband an.

24. Juli. 9h V. Der Zuſtand Seiner Majeſtät iſt ſchmerzlos. Wetter friſch, wolkig, ohne Regen.

24. Juli. 12h V. Das Wetter entwickelt ſich zu neuer Pracht; ſtrahlende Sonne, kalte Luft, klare Landſchaft; Karlsö erſcheint wie eine nordiſche Idylle.

4h N. Der Wal-Dampfer des Herrn Joh. Giaever kommt langſeit. Die Wal-Jagd wird auf das nächſte Jahr verſchoben.

25. Juli. 12h 30m N. In See.

3h 15m N. In Tromsö.

26. Juli. Sonntag. 9h V. Trübes, windiges Wetter bei Nordoſt-Wind und niedrigem Barometerſtand.

11h 30m V. Der Kaiſer hält den Gottesdienſt auf Deck ab. (9° C.)

12h 30m N. In See.

3h N. Vor Maalsnaes.

27. Juli. 9h V. 7° C. Ein Theil des Gefolges fährt in Karriols nach Guldshav am rechten Ufer des Maals-Elf (69° 15′ N. B.). Gerſten- und Kartoffelfelder. Taraxacum (»Butterblume« der Mark), viel gelbe Ranunkeln, Epilobium, Vogelmiere, Schafgarbe, Weiden, Birken, Erlen-Gebüſch, Wieſen. Auffallende Schichtung des Gebirges auf dem linken Ufer des Maals-Elf. Sehr breiter, ruhiger Strom.

7h N. In See.

28. Juli. 9h V. Inmitten des Veſt-Fjord. Prächtiges Wetter, wolkenloſer Tag (12° C.).

2h 30m N. Cap Kunnen wird paſſirt.

5h 20m N. Der Polarkreis wird von Nord nach Süd durchſchnitten (16° C.).

9h 30m N. Hemnaes im Ranen-Fjord an Backbord.

28. Juli. 11h N. Zu Anker vor Mo im Grunde des Ranen-Fjord.

29. Juli bis 31. Juli.

Im Ranen-Fjord bei Mo und Aanaes. Seine Majestät der Kaiser läßt am 29. Juli 2h N. eine Ruder-Regatta veranstalten zwischen je 2 Kuttern der »Hohenzollern« und der »Prinzeß Wilhelm«.

31. Juli. 3h 30m N. In See.

1. August. 2h V. Passage zwischen Festland und der Insel Indre Vigden (64° 54').

12h 15m N. Zu Anker vor Trondhjem.

Sehr schönes Wetter.

7h — 8h N. Während der Mahlzeit Regenschauer und ein Doppel-Regenbogen über den ganzen Himmel; dazu goldige und rothe Lichteffecte der tiefstehenden Sonne auf Berg und See.

2. August. Prachtvoller Tag. (17° C.)

Seine Majestät der Kaiser beurlaubt das Gefolge zu einem Ausflug nach den Leer-Fos (Wasserfälle des Nid-Elf).

5h N. Seine Majestät der Kaiser empfängt den Deutschen Consul Herrn Jensen, dessen Gemahlin und Kinder zum Thee.

7h 15m N. Von Trondhjem in See.

3. August. 10h V. 16° C.

11h V. Cap Statt wird bei ruhiger See passirt.

9h N. Zu Anker vor Bergen.

4. August. Aufenthalt in Bergen.

6h N. Der Deutsche Consul Mohr, Gemahlin und Kinder werden von Seiner Majestät zum Thee geladen. Um Mitternacht in See.

5. Auguſt. 9h V. Am Eingang des Sör-Fjord (Hardanger).
10h 30m V. Zu Anker vor Odde.
Nachmittags beſucht das Gefolge den Buar-Brae (Gletſcher der Folgefond).

6. Auguſt. 8h V. Von Odde in See.
7h 30m N. Zu Anker vor Stavanger.

7. Auguſt. 7h 30m V. Von Stavanger in See.
Abſchied von Norwegen.

8. Auguſt. 5h N. Ankunft in Kiel.
Ende der dritten Nordlandreiſe Kaiſer Wilhelm's II.

IV. Kaiſer Wilhelm's II. Reiſe nach Norwegen im Jahre 1892.

A. Gefolge Seiner Majeſtät des Kaiſers.

Hausmarſchall Freiherr von Lyncker.
General- und Leibarzt Dr. Leuthold.
Capitän zur See Freiherr von Senden-Bibran, Chef des Marine-Cabinets
Oberſt von Lippe (Militär-Cabinet)
Oberſt von Keſſel
Oberſtlieutenant von Scholl
Hauptmann von Jacobi
} Flügeladjutanten.
Geheimer Legationsrath von Kiderlen-Wächter (Auswärtiges Amt und Civil-Cabinet).

B. Gäste Seiner Majestät des Kaisers.

Der Graf von Görtz.
Graf Philipp zu Eulenburg.
Dr. Paul Güßfeldt.
Maler Carl Saltzmann.
Georg von Hülsen.

C. Stab S. M. Yacht „Kaiseradler“.*)

Capitän zur See von Arnim, Flügeladjutant Seiner Majestät des Kaisers, Commandant.
Capitänlieutenant Gercke, Erster Offizier.
Capitänlieutenant Emsmann, Navigations-Offizier.
Capitänlieutenant von Krosigk.
Lieutenant zur See von Holleben.
Lieutenant zur See von Meerscheidt-Hülleſſem.
Marine-Stabsarzt Dr. Bassenge.
Maschinen-Ingenieur Raetz.
Marine-Zahlmeister Heppner.

D. Eintheilung der Reise von 1892.

29. Juni. 6h N. Abfahrt von Kiel.
30. Juni. 6h N. Zu Anker vor Gothenburg. Schlechtes Wetter.
1. Juli. 8h V. In See.
8h N. Zu Anker vor Kristiansand.
Der Kaiser begibt Sich an Land.

*) Der »Kaiseradler« ist identisch mit der früher genannten »Hohenzollern«. Die Namensveränderung hat deshalb stattgefunden, weil die neue Yacht Seiner Majestät im Juni 1892 beim Stapellauf auf den Namen »Hohenzollern« getauft wurde.

2. Juli. 9h 30m V. In See.

3. Juli. 3h V. Bergen.

2h N. In See.

4. Juli. 1h V. Cap Statt wird umſchifft.

5h N. Trondhjem.

5. Juli. 11h V. In See.

6. Juli. 1h N. Bodö.

Dr. Güßfeldt, welcher im Allerhöchſten Auftrage eine vierwöchentliche Exploration in den Löfoten und dem gegenüberliegenden Feſtlands-Abſchnitt unternommen hatte, kommt an Bord und meldet Seiner Majeſtät die Reſultate der Reiſe.

3h N. In See.

8h N. Zu Anker vor Digermulen.

Der Kaiſer macht einen Spaziergang an Land.

7. Juli. 9h V. bis 3h 20m N. Ausflug auf die »Panoramahöhe« d. h. Digermulen Kollen (350 m).

Der Kaiſer läßt daſelbſt eine Marmortafel mit Inſchrift aufſtellen und einen »Varden« errichten.

Am ſpäten Abend fährt der Kaiſer zu der gegenüberliegenden Inſel Oſt-Vaagö und macht daſelbſt einen Spaziergang, begleitet von den Herren Graf Eulenburg und von Kiderlen.

Die übrigen Herren des Gefolges beſuchen den Trold-Fjord.

8. Juli. 8h 30m V. In See.

Fahrt durch den Raſt-Sund zu der Hadſelö, einer zu Veſteraalen gehörigen Inſel.

10h 30m V. Ausſchiffung in Stokmarknaes.

8. Juli. Karriolfahrt längs des Inſelgeſtades nach Melbo. Prachtvolles Wetter.

11h 50m V. — 2h 30m N. Aufenthalt in dem Jagdhauſe des Engländers Mr. Molyneux.

2h 30m N. Der Kaiſer begibt Sich zu Fuß an die Landungsbrücke von Melbo und ſchifft Sich mit dem Gefolge auf dem norwegiſchen Aviſo-Dampfer »Vaagar« ein.

3h — 3h 50m N. Fahrt ſüdwärts über den Hadſel- und durch den Higrafs-Fjord.

3h 50m — 4h 50m N. Ueberſchreiten des Higrafs-Eyd, eines Iſthmus der Inſel Oſt-Vaagö (Lófoten), und Erreichen des Oeynaes-Fjord, wo der »Kaiſeradler« die Ankunft Seiner Majeſtät erwartet.

5h 40m N. In See durch den Oeynaes-Fjord und längs der Veſt-Fjord-Küſte von Lófoten bis nach Ureflag (Veſt-Vaagö).

Einſetzen trüben Wetters.

9. Juli. Regen und milde Luft. Die Berge in Nebel. Der Ausflug durch Veſt-Vaagö wird aufgegeben. Rückkehr nach Bodö.

10. Juli. Sonntag.

9h 20m — 10h V. Der Kaiſer hält auf dem Vorderdeck des »Kaiſeradler« den Gottesdienſt ab.

10h 15m V. Einſchiffung auf der »Vaagar«.

10h 15m V. — 2h 55m N. Ausflug durch den Salten-Fjord zur Inſel Godö, deren Höhe erſtiegen wird. Trübes Wetter, alle Berge in Nebel. Das Phänomen des Saltenſtröm entſpricht nicht den Erwartungen.

10. Juli. 11h N. In See.

12h N. Bei völlig bedecktem Himmel bricht die Sonne um Mitternacht durch die Stratus-Wolken des Horizontes.

11. Juli. 10h V. Insel Andorgen an Steuerbord, wenig südlich von 69° N. Br.

Die Insel-Landschaft ist durch relativ üppige Vegetation ausgezeichnet.

4h 30m N. Tromsö.

Der Kaiser begibt Sich an Land.

12. Juli. 10h 10m V. In See.

2h N. Karlsö.

2h 15m — 3h 15m V. Besprechung mit Herrn Giaever.

Wetter prachtvoll.

Die beiden Wal-Dampfer »Duncan Grey« und »Nancy Grey« liegen vor Karlsö.

5h 48m — 10h 8m V. Der Kaiser verweilt auf Karlsö und ersteigt die Aussichtshöhe Hvidten.

11h 30m N. Der Kaiser fährt mit der Dampf-Pinasse seewärts und betrachtet die Sonne zur Mitternachtsstunde.

13. Juli. Gegen 8h V. In See.

9h V. Vor der Insel Andammen.

10h 17m V. — 4h 10m N. Erste Pürschjagd des Kaisers auf Renthiere.

14. Juli. 10h 24m V. — 6h 50m N. Zweite Pürschjagd.

7h N. In See.

11h 30m N. Vor Skaarö.

15. Juli. Tag der Wal-Jagd.

11h 42m V. Der Kaiser begibt Sich mit 5 Herren an Bord des »Duncan Grey«, wo Seine Majestät von Herrn Giaever empfangen wird. Die übrigen Herren des Gefolges schiffen sich auf der »Nancy Grey« ein.

Mäßige Dünung. Bedeckter Himmel. (8° bis 9° C.)

6h 9m N. Es wird der erste Wal in Sicht gemeldet.

7h 13m N. Der Schütze Barlin gibt einen einzigen Schuß ab und harpunirt einen Wal.

7h 22m N. Der getötete Wal wird an Backbord langseit befestigt.

8h 14m N. Auf der »Nancy Grey« wird der erste Schuß abgegeben und gleichfalls ein Wal harpunirt.

9h 57m N. Der Kaiser läßt eine verschlossene Flasche mit einem Blatt auswerfen, auf welchem Seine Majestät die wichtigsten Daten über die Wal-Jagd vermerkt hat.

16. Juli. 1h 13m V. Der Kaiser kehrt an Bord Seiner Yacht zurück.

11h V. — 2h N. Der Kaiser verweilt auf Skaarö, besichtigt das Wal-Etablissement und den gestern erlegten Wal, beehrt das Giaever'sche Haus mit Seinem Besuch und besteigt die Aussichtshöhe.

2h 30m N. In See.

Besuch des Lyngen-Fjord bei sehr klarem Wetter.

11h N. Tromsö.

17. Juli. Sonntag.
Trübes Wetter (13,5° C.).
10h 30m V. Der Kaiser hält den Gottesdienst ab.
2h N. Regattas zwischen Kuttern und Jollen des »Kaiseradler« und des »Siegfried«.
9h 30m N. Theatervorstellung in dem großen Deckſalon.

18. Juli. Das Wetter ist wolkig und schlecht. Die in Aussicht genommenen Fahrten nach Ofoten, Tysfjord und Engelö werden deshalb vom Programm abgesetzt.
3h N. In See, direkt nach Trondhjem.

19. Juli. 9h V. Wird Cap Kunnen und
11h 30m V. Der Polarkreis passirt (13,5° C.).

20. Juli. 8h V. Ankunft in Trondhjem.
Der Kaiser begibt Sich an Land, besucht den Dom, bestimmt eine größere Spende für dessen Ausbau und folgt einer Einladung des Consuls Jensen auf dessen Villa.
Im Allerhöchsten Auftrag verläßt Dr. Güßfeldt das Schiff und reist direkt nach Berlin.

21. Juli. 10h V. In See.

22. Juli. 8h 15m V. Ankunft vor Olden (Nordfjord).
Der Kaiser beehrt Mr. Byron mit Seinem Besuch.
Nachmittags: Ausflug zu Wagen an den Olden-Vand und Bootfahrt über den See bis zu seinem oberen Ende, wo der Weg zum Melkevold-Gletscher eingeschlagen wird.

23. Juli. 10h V. In See durch den Nord-Fjord.

24. Juli. Sonntag.
3h V. Ankunft vor Gudvangen in Naerö-Fjord.
Gottesdienst.

24. Juli. 11h 40m V. — 6h N. Ausflug in Karriols nach Stalheim.

25. Juli. 6h 45m V. Ankunft in Bergen. Schönes Wetter. Seine Majestät nimmt das Mittagsmahl beim Consul Mohr auf Fjösanger ein.

9h 45m N. In See. Heimreise.

26. Juli. Wetter sehr gut.

27. Juli. 8h V. Ankunft in Wilhelmshaven.

Ende der vierten Nordlandreise Kaiser Wilhelm's II.

Verzeichniß der Vollbilder

(Heliogravüren).

		zwischen Seite		
1.	S. M. Y. »Hohenzollern« im Hafen von Bergen	XLIV	und	1.
2.	Regatta im Kieler Hafen	4	»	5.
3.	Sörfjord-Hardanger	84	»	85.
4.	Odde-Hardanger-Fjord	88	»	89.
5.	Buarbrae bei Odde, Hardanger	94	»	95.
6.	Frühstück am Fuß des Buarbrae	98	»	99.
7.	Kaiser Wilhelm II. an Bord der »Hohenzollern« den Gottesdienst abhaltend	110	»	111.
8.	Gudvangen, Naerö-Fjord	128	»	129.
9.	Fjaerlands-Fjord	146	»	147.
10.	Kaiser Wilhelm II. am Fuß des Supphelle-Gletschers	148	»	149.
11.	Molde-Fjord	152	»	153.
12.	Bodö	272	»	273.
13.	Landegode bei Bodö	276	»	277.
14.	Hammerfest	280	»	281.
15.	Vor dem Nordcap, 18. Juli 1889	284	»	285.
16.	Norwegische Küste unter 70° N. Br.	290	»	291.
17.	Lyngen-Fjord	290	»	291.
18.	Ostufer des Lyngen-Fjord	306	»	307.

		zwiſchen Seite
19.	Digermulen am Raft-Sund, Lófoten . .	316 und 317.
20.	Auf der Panorama-Höhe bei Digermulen, Lófoten	318 » 319.
21.	Svartiſen	332 » 333.
22.	Der Sted-Tind im Gebiete des Tys-Fjord. Die »Vaagar« im Vordergrund . .	370 » 371.
23.	S. M. Y. »Kaiſeradler« vor Karlsö (Mitternacht)	372 » 373.
24.	Kaiſer Wilhelm II. in Seinem Arbeits-Cabinet, an Bord A. S. Y. »Hohenzollern«	388 » 389.
25.	Ehrenpforte aus Wal-Kiefern errichtet zur Begrüßung Kaiſer Wilhelm's II. auf Skaarö	388 » 389.
26.	Kaiſer Wilhelm II. auf Skaarö, am Tage nach der Wal-Jagd	402 » 403.

S.M.Y. „Hohenzollern" im Hafen von Bergen

Erſtes Kapitel.

Es war im Frühjahr 1889, als Seine Majeſtät Kaiſer Wilhelm II. die Abſicht kundgab, eine Reiſe nach Norwegen zu unternehmen. Ueber dieſes Land, im Beſonderen deſſen landſchaftliche Schönheiten, hatte Sich der Kaiſer ſchon vordem mit lebhaftem Antheil ausgeſprochen. Am 15. Auguſt 1888 war ich zur Audienz in das Schloß zu Berlin befohlen worden, unmittelbar nach der Rückkehr von zweimonatlichen Reiſen durch Norwegen. Bei dieſer Gelegenheit durfte ich Seiner Majeſtät die empfangenen Eindrücke ſchildern; und ſeit jenem Tage lenkte der Monarch das Geſpräch nicht ſelten auf Skandinavien.

Dieſe kurze Darlegung mag es erklären, daß Seine Majeſtät mich mit den Entwürfen für eine norwegiſche Reiſe betraute. Die Fahrt ſollte an Bord der Kaiſerlichen Yacht »Hohenzollern« unternommen werden. Als nördlichſter Zielpunkt war die Inſelgruppe der Lófoten und Veſteraalen beſtimmt; die Süd-Küſte

Norwegens sollte gar nicht angelaufen werden, nur Punkte der atlantischen.

Es wurden zunächst die großen Züge der Nordlandfahrt festgelegt. Darauf übernahm Freiherr von Senden die Zeiteintheilung des Reiseentwurfes und alle Vorschläge, welche den eigentlichen Seedienst betrafen. Als das Programm in dieser Weise durchgearbeitet war, wurde dasselbe Seiner Majestät dem Kaiser vorgelegt und im Einzelnen erläutert. Nachdem die befohlenen Aenderungen angebracht waren, erfolgte die Allerhöchste Genehmigung, und nun konnten alle Vorbereitungen durch das Ober-Hofmarschallamt und die in Frage kommenden Staatsbehörden getroffen werden.

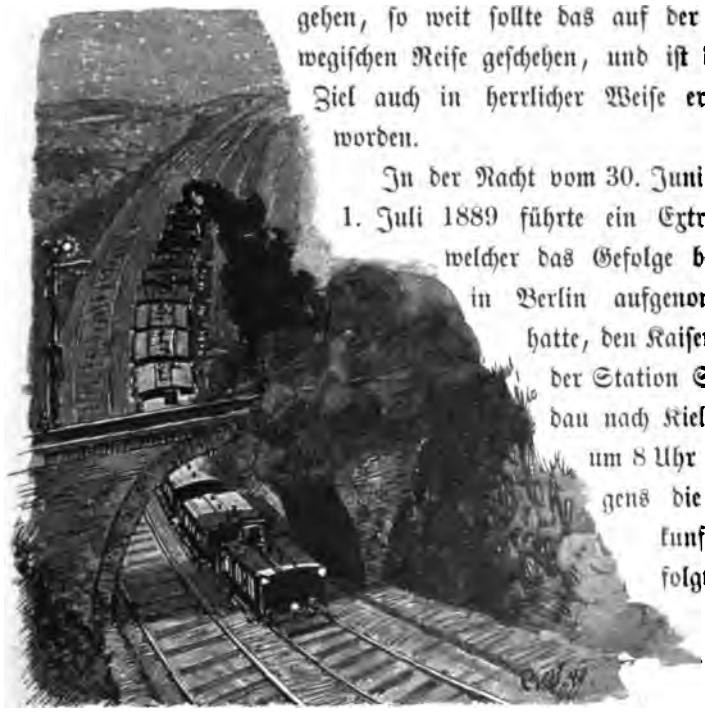
Das Programm strebte darnach, von allen Eigenthümlichkeiten der norwegischen Landschaft durch Einzelbilder Kenntniß zu geben; auch wurde Bedacht genommen, daß durch häufig eingeschaltete Landausflüge die Monotonie einer Seefahrt ausgeschlossen blieb. Bei der ausgesprochenen Vorliebe des Kaisers für das Seeleben und alles Seemännische war freilich in dieser Beziehung wenig zu befürchten. Die eigentliche Schwierigkeit lag darin, aus der Masse des Sehenswerthen das Richtige herauszugreifen. Denn Norwegen ist so groß, daß man seine Sehenswürdigkeiten auch nicht in zwanzig Reisen erschöpft. Das Land gleicht einer reich besetzten Tafel, deren Schüsseln für viele Mahlzeiten ausreichen. Der Plan der Kaiserlichen Reise bewährte sich deshalb so gut, weil er gewürzt war mit dem Salz der Beschränkung.

Es kam dem Kaiser vornehmlich darauf an, einen Ruhepunkt zu finden inmitten der aufreibenden Ausübung Seiner schweren, verantwortlichen Regentenpflichten. Deshalb wurde die Kaiserstandarte eingeholt, sobald Norwegen in Sicht kam,

und erſt wieder geheißt, als die »Hohenzollern« in die heimathlichen Gewäſſer einlief: der deutſche Kaiſer reiſte incognito.

Freilich darf das nicht in dem Sinne verſtanden werden, daß Seiner Majeſtät während der Reiſe Entſcheidungen überhaupt hätten erſpart bleiben können. Sowohl das Auswärtige Amt, wie das Militär-, das Marine- und das Civil-Cabinet hatten ihre Vertreter unter den dreizehn Herren des Gefolges; die Orte und Zeiten für das Eintreffen der Couriere waren feſtgeſetzt, und die Telegraphen führten dem Monarchen faſt ununterbrochen Depeſchen zu.

Aber ſo weit es dem Kaiſer geſtattet war, Sich Selbſt zu leben und den Eindrücken der großen Gottesſchöpfung nachzugehen, ſo weit ſollte das auf der norwegiſchen Reiſe geſchehen, und iſt dieſes Ziel auch in herrlicher Weiſe erreicht worden.



In der Nacht vom 30. Juni zum 1. Juli 1889 führte ein Extrazug, welcher das Gefolge bereits in Berlin aufgenommen hatte, den Kaiſer von der Station Spandau nach Kiel, wo um 8 Uhr Morgens die Ankunft erfolgte.

Seine Majeſtät verblieb zunächſt einige Stunden in dem Schloſſe, bis dann gegen 11 Uhr Vormittags Salutſchüſſe verkündeten, daß der Kaiſer von Land abgeſetzt hatte, um Sich an Bord Seiner Yacht zu begeben.

Zu Ehren des feſtlichen Tages fand eine Segelregatta des Marine-Regatta-Vereins ſtatt, an welcher der Protektor desſelben, Seine Königliche Hoheit Prinz Heinrich von Preußen ſiegreichen Antheil nahm.

Das Kieler Schloß.

Mittlerweile hatte das Gefolge ſeine Einrichtung an Bord beendet, die Gepäckhaufen waren entwirrt, das »Verſtauen« der Habſeligkeiten in den Kabinen (bei der Kaiſerlichen Marine heißen ſie Kammern) war mit größerem oder geringerem Erfolge durchgeführt worden. Dem Körper konnte wieder eine gerade Haltung gegeben werden, und der Bethätigung des Orientirungsdranges ſtand nichts mehr im Wege. Denn es iſt begreiflich, daß man mit Menſchen und Dingen vertraut zu werden wünſcht, mit denen man vier Wochen lang innerhalb desſelben Schiffsraumes ein unzertrennliches Ganze zu bilden beſtimmt iſt.

Was die Mitreiſenden im engeren Sinne, d. h. die Herren des Gefolges betrifft, ſo waren wir faſt alle ſeit Langem mit

Regatta im Kieler Hafen

einander bekannt, zum Theil auch befreundet. Von dem Augenblick an, wo wir das Schiff betreten hatten, bis zu dem Augenblick, wo wir es endgültig verließen, wurden unsere Beziehungen von der Sonne der gegenseitigen Sympathie durchwärmt.

Unser Doyen war der General-Adjutant Graf Waldersee, der weniger durch sein Alter, als durch seinen hohen militärischen Rang eine besondere Stellung innerhalb des Gefolges einnahm. Aber seinen Verkehr mit uns wußte derselbe durch natürliches Wohlwollen anmuthend und behaglich, oft auch belehrend zu gestalten.

Die erste Pflicht eines Jeden war, dem Commandanten der Kaiserlichen Yacht vorgestellt zu werden, oder correcter gesprochen, sich bei diesem Herrn an Bord zu melden. Unter dem Befehl des Capitäns zur See von Arnim hat die »Hohenzollern« ihren Kaiserlichen Herrn nach dem Nordcap und nach Rußland, Schweden und Dänemark getragen und die deutsche Kaiserin nach Konstantinopel geleitet. In seiner ehrenreichen und verantwortungsvollen Stellung war der Commandant täglicher Gast des Kaisers bei der Tafel; dadurch genossen wir den Vorzug, in regen persönlichen Verkehr mit ihm zu treten.

Zunächst constatirte ich, daß die Kaiserliche Yacht ein Raddampfer ist, kein Schraubendampfer. Sie konnte also auch nicht die rüttelnden Schraubenbewegungen hervorbringen, welche mit der Zeit das Gehirn des Landbewohners in oft traurige Verfassung bringen. Außerdem boten die Radkasten, zu denen uns der Zutritt gestattet war, zwei treffliche Observationsposten und bewiesen sich namentlich bei den photographischen Aufnahmen sehr nützlich.

Die »Hohenzollern« ist in der Zeit vom April 1875 bis Dezember 1878 auf der Norddeutschen Werft zu Gaarden bei Kiel für den Hochseligen Kaiser Wilhelm I. gebaut worden.

Sie hat eine Länge von 82 m, eine größte Breite von 10,4 m, einen größten Tiefgang von 4,2 m. Die Schiffsmaschinen besitzen 3000 indizirte Pferdekräfte; die dauernde Maximalgeschwindigkeit beträgt 13 bis 14 Seemeilen in der Stunde. Die volle Besatzung ist 150 Köpfe stark. Die Armirung besteht aus zwei 8,7 cm-Kanonen und aus drei 3,7 cm-Revolverkanonen. Die Aufstellung der Maschinen für die elektrische Innenbeleuchtung der Kaiserlichen Yacht, sowie wesentliche Verbesserungen in der inneren Einrichtung des Schiffes, sind erst nach der ersten Reise Kaiser Wilhelm's II. zu den nordischen Höfen im Jahre 1888, sehr zum Vortheil der Mitreisenden, von Seiner Majestät Allerhöchstselbst angeordnet worden.

Die für den Kaiser eingerichteten Salons liegen in dem hinteren Theil des I. Zwischendecks. Es sind luftige, helle Räume, mit behaglichem Luxus ausgestattet, bestehend aus Empfangs-, Arbeits-, Schlaf- und Badezimmer; sie sind symmetrisch auf Steuer- und Backbordseite vertheilt, und es ist Fürsorge getroffen, daß dieselben von Beiden Majestäten bewohnt werden können.

Im I. Zwischendeck befinden sich noch drei Kammern für das Gefolge, von denen zwei gegen die Mitte des Schiffs liegen und durch den großen Speisesaal von den Kaiserlichen Gemächern getrennt sind. Die dritte liegt ganz hinten im Heck und besitzt die Form eines Theatersaales im Kleinen. Hier hatten das Militär-Cabinet und das Auswärtige Amt, nebst Civil-Cabinet, ihr Heim aufgeschlagen. Hier war gemeinsames Büreau und gemeinsames Schlafgemach beider Vertreter; hier arbeiteten zuweilen auch die zum Dienst commandirten Sekretäre; hier wurden viele der Schriftstücke vorbereitet, deren es für die Immediatvorträge bei Seiner Majestät bedurfte.

Im II. Zwiſchendeck, unterhalb des Waſſerſpiegels, befinden ſich die Kammern für den größeren Theil des Gefolges und ein kleiner Salon (Meſſe) zu gemeinſamer Benutzung. Da das Tageslicht hier ausgeſchloſſen iſt, ſo wird die Beleuchtung durch elektriſche Glühlampen hergeſtellt. Eine kräftige Ventilation ſorgt für die Zufuhr friſcher Luft.

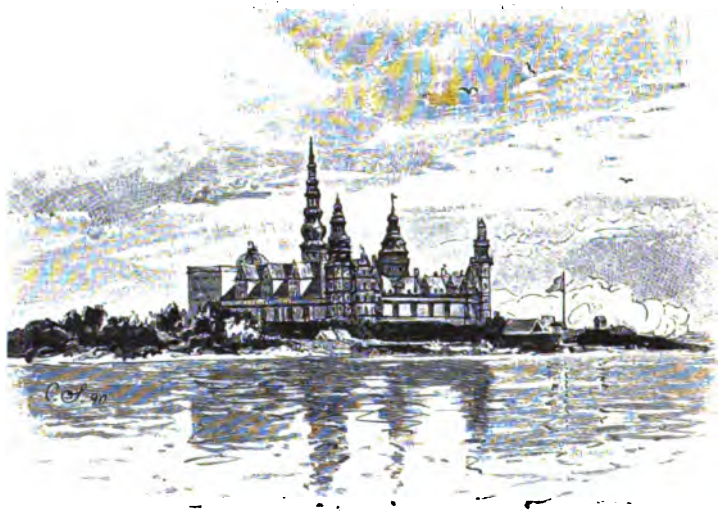
Die Deckkajüte auf dem Hinterdeck iſt in drei Abtheilungen getheilt, eine vordere, mittlere und hintere. Die mittlere iſt die größte und dient als Geſellſchafts-Salon. Derſelbe enthält ein Pianino und eine Bibliothek, welche zum Zweck der Reiſe zuſammengeſtellt worden war. Hier pflegte Seine Majeſtät in den Abendſtunden die Begleitung um Sich zu verſammeln. In die beiden kleinen Nebenräume vor und hinter dem großen Salon mündet je eine Treppe; die vordere führt zu den Gemächern des Kaiſers und zu dem Speiſeſaal hernieder, die nach dem Heck zu gelegene in das II. Zwiſchendeck.

Das Oberdeck, die Radkaſten und der Raum zwiſchen ihnen waren bei gutem Wetter der Lieblingsaufenthalt des Kaiſers.

Nachdem Seine Majeſtät den Prinzen Heinrich von Preußen, den commandirenden Admiral von der Goltz und

eine Anzahl höherer Offiziere der Marine um 3 Uhr Nachmittags zur Tafel um Sich vereinigt hatte, wurde um 5 Uhr der Befehl zur Abfahrt gegeben, und unter den Salutschüssen der zu Anker liegenden Kriegsschiffe und der Forts verließ die Kaiserliche Yacht den Hafen von Kiel bei gutem Wetter.

Von den drei Wegen, welche aus der Ostsee in das Kattegat führen und von da durch das Skagerrak in die Nordsee: kleiner Belt, großer Belt und Sund, wurde letzterer gewählt



Schloß Kronborg.

und in der Frühe des folgenden Tages, des 2. Juli, bei strahlender Sonne zurückgelegt. Rechts lag Schweden, links die Insel Seeland mit Kopenhagen und seinen Forts. Der schöne Morgen hatte einen neapolitanischen Glanz, und die mit Wäldern und Häusern dicht bestandene dänische Küste gewährte einen höchst reizvollen Anblick. Bereits vor 7 Uhr Morgens war die Insel Hven passirt; wir näherten uns der Sundenge zwischen

Helſingör und Helſingborg, und das prachtvolle, bei jedem Wiederſehen mit neuer Bewunderung betrachtete Schloß Kronborg kam in Sicht. Da die Kaiſer-Standarte geſetzt war, ſo tönte der Salut der Flaggenbatterie von der »Hamlet-Terraſſe« zu uns herüber, und unter ihrem Donner fuhr die »Hohenzollern« in das Kattegat ein.

Noch immer blieb das Auge durch die heitere däniſche Küſte gefeſſelt, darnach näherten wir uns dem felſigen Vor-

gebirge des ſchwediſchen Kullen. Eine ſchöne Seefahrt lag nun vor uns und wurde in heiterem Geſpräch und in froher Erwartung der kommenden Dinge verbracht.

Der Kaiſer blieb faſt ununterbrochen auf Deck.

Gegen 6 Uhr Abends wurde die Nordſpitze Jütlands, das berüchtigte Cap Skagen, ſüdlich des 58. Breitegrades, paſſirt. Viele Schiffe ſind bei Nebel in ſeiner Nähe geſtrandet, und oft iſt dieſes Grenzwaſſer von Kattegat und Skagerrak wild aufgewühlt.

Am 2. Juli war das Meer zwar ruhig, aber doch nicht so ruhig, daß nicht die seefesten Mitglieder des Gefolges einige Farbenstudien auf den Gesichtern ihrer minderbegünstigten Gefährten gemacht und die entdeckten gelbgrünlichen Töne mit erläuternden Bemerkungen versehen hätten. Der Mensch an Bord hat eine unbezwingliche Sucht, seinen Mitmenschen auf Seekrankheit zu taxiren und dadurch den Genuß seiner eigenen Existenz zu erhöhen.

Aber bereits am späten Abend, als die Sonne blutroth und unverhüllt hinter dem Meereshorizont verschwand, waren alle Unebenheiten geglättet, und in glücklichster Fahrt gelangte die Kaiserliche Yacht während der Nacht in die norwegischen Gewässer.

Es soll nun zunächst ein allgemeiner Ueberblick über Norwegen gegeben werden — zum besseren Verständniß der eigentlichen Reisebeschreibung. Durch Benutzung eines Atlas und der beigegebenen Karte wird dasselbe dem Leser wesentlich erleichtert werden.

Zweites Kapitel.

Bei Reiſen in Norwegen und Schweden muß man ſich in erſter Linie an die räumlichen Maße dieſer Ländergebiete gewöhnen. Die ſkandinaviſche Halbinſel übertrifft an Areal jedes andere Land im außerruſſiſchen Europa; ferner iſt ſie ſo lang geſtreckt, daß geradlinige Entfernungen von 1800 km in ihr gemeſſen werden können und daß ſie eine Mittelage von 1500 km Länge beſitzt. Die Axen von Italien und Großbritannien ſind nur je 900 km lang. Als eine Beſonderheit mag hervorgehoben werden, daß die genannten drei Mittellinien gegen denſelben Punkt convergiren; und zwar iſt dieſer Punkt Paris.

Die ſkandinaviſche Axe verläuft etwa von SW nach NE, zwiſchen $59^1/_2$ und 71° N. Br.; aber das Land, weil es ſich auf beiden Seiten der Axe nach Süden fortſetzt, wird auf der öſtlichen Seite noch vom 56. Parallelkreis geſchnitten. Es kommen alſo Unterſchiede von mehr als 15° in der geographiſchen

Breite vor. Berlin und der Aetna unterscheiden sich um keinen größeren Betrag bezüglich ihrer Lage zum Pol. Andererseit haben die beiden Grenz-Meridiane Skandinaviens eine Differenz von 25° 30′, also eine Zeitdifferenz von 1 Stunde 42 Minuten. Der östliche Grenzmeridian tritt bei Odessa in das Schwarze Meer; der westliche geht durch Holland und verläuft sehr nahe bei der französischen Festung Sedan. Der Meridian von Berlin schneidet sich mit dem nördlichen Polarkreis auf der atlantischen Küstenlinie Norwegens.

Das Areal Skandinaviens ist in runder Zahl 776 000 qkm; davon entfallen auf Schweden 450 600, auf Norwegen 325 400. Zur Vergleichung sei angeführt, daß Deutschland 540 000 qkm groß ist, d. h. ein wenig größer, als der tausendste Theil der Erdoberfläche.

Die nördlichste Stadt Norwegens ist Hammerfest, die südlichste ist Christiansand, falls nicht etwa Mandal berücksichtigt wird. Jene Orte liegen so weit von einander entfernt, wie Berlin von Barcelona.

Zur Veranschaulichung der auf der Kaiserlichen Reise zurückgelegten Strecken diene Folgendes: eine Kreislinie, welche Berlin zum Mittelpunkt hat und durch das Nordcap geht, schneidet den Kaukasus, Kleinasien, Tripoli, den Atlas, Süd-Spanien, Portugal und geht mitten durch Island.

Die von der »Hohenzollern« im Jahre 1889 angelaufenen Punkte, zeitlich geordnet nach dem Datum des Besuches, sind: Stavanger, der Hardangerfjord, Bergen, der Sognefjord, Molde, die alte Krönungsstadt Trondhjem (Drontheim), Bodö, Vestfjord, Tromsö, Hammerfest, Lyngenfjord, Karlsö, die Inselgruppe Vesteraalen und Lófoten, Digermulen, Bodö, der Holandsfjord mit Svartisen (Schwarzeisgletscher), Bergen.

Norwegen theilt das mit den Alpen, daß es auch ein schneetragendes Gebirgsland ist, aber sonst wenig mehr; denn jedes der beiden Gebiete stellt einen anderen Typus dar. Auf diesen Gegensatz weist bereits der Sprachgebrauch hin, welcher uns die Ausdrücke »alpine Ketten« und »norwegisches Fjeld«, d. h. Hochgefilde geläufig gemacht hat.

Nur weil die Hänge von Kettengebirgen und die Abstürze von Hochplateaus auf den unten stehenden Beschauer einen und denselben Eindruck machen, d. h. weil in beiden Fällen die obere Profillinie als eine Kammlinie aufgefaßt werden kann, begegnet man zuweilen dem Versuch, die landschaftlichen Schönheiten Norwegens und der Schweiz gegen einander abzuwägen.

Die Alpen sind ein durch Bergjoche verknotetes System von Gebirgsketten mit scharf gezeichneten, schmalgratigen Kämmen. Sie besitzen in ihren oberen Theilen, in der Durchschnittshöhe von 3000 m, große schneeerfüllte Mulden, aus welchen steile Hänge aufsteigen, einen Circus bildend, schneebedeckt, eisgepanzert, zuweilen auch nackt. Gewöhnlich wird der Circus von einer Hauptkette und zwei Seitenverzweigungen gebildet; die Circuswände sind mannigfach gefurcht, eingebuchtet, mit vorspringenden Felsrippen und einspringenden Nischen versehen; sie setzen gegen den Himmel in zackigen Felsprofilen ab oder in geschwungenen Schneelinien.

Der Zauber der Schönheit ist über diese Schöpfung geworfen. Ihr Anblick fordert Bewunderung; ihr Betreten erzeugt nicht selten Gefahr: ein Begriff, welcher mit dem Gebirge, als solchem, nichts zu thun hat, und den der Mensch erst hineinträgt. Deshalb dünkt es den Wanderer zuweilen, als grinse ihm die Gefahr durch den zauberhaften Schleier entgegen.

Der Circus öffnet sich gegen die tiefer gelegenen Theile des Gebirges; das Eis, welches in Form von Schnee in die Mulde gelangte, hat durch Einwirkungen seines eigenen Gewichtes, des Thauens und Gefrierens, allmählich Veränderungen erfahren: aus dem weißen Gemenge von feinen Eiskrystallen mit Luft ist eine Masse geworden, welche in der Hand zu sagoartigen Eiskörnern zerfällt; man nennt sie Firn. Diese Masse fließt nun, immer compacter werdend, d. h. mehr und mehr einen Gesteinscharakter annehmend, langsam, aber unaufhaltsam aus der Mulde ab und schiebt sich als Gletscherstrom weithin durch das Thal. Wie weit? ob einen oder acht Kilometer, das hängt ab von der Schneefülle der Mulde und von der Neigung der Thalsohle.

Wenn zwei benachbarte Gletscher eines Gebirges in gleicher Höhe beginnen und aus gleich großen Schneemassen gebildet sind, so wird der steiler geneigte Gletscher auf kürzerem Wege dieselbe Tiefe erreichen, welche der sanfter geneigte auf längerem Wege erreicht. Der Rhein durchfließt zwischen Basel und der Nordsee eine Strecke von ca. 750 km und fällt auf ihr 260 m; ein Wasserfall stürzt durch dieselbe Niveaudifferenz und legt dabei nur den tausendsten oder zweitausendsten Theil dieser Strecke zurück. Nicht die Länge des Weges, sondern die Tiefe des erreichten Niveaus ist für die Existenz des Gletschers bestimmend. Denn mit der Tiefe steigt die Temperatur, durch welche das Eis zum Schmelzen gebracht wird. Wenn die beiden Gletscher gleich viel Eis in dasselbe Niveau bringen, so wird gleich viel Eis schmelzen, und wenn das Niveau tief genug liegt, so wird so viel Eis schmelzen, als durch den Gletscher niedergeführt wird. Dann hat der Gletscher sein Ende erreicht.

Wenn wir andererseit in Bezug auf einen und denselben Gletscher die Veränderung vorgenommen denken, daß die ihn

erzeugenden Schneemaſſen größer werden, ſo wird an ſein zur Zeit vorhandenes Ende mehr Eis geführt, als geſchmolzen. Der Ueberſchuß fließt weiter oder, wie man ſagt: der Gletſcher ſtößt vor. Dagegen würde er zurückgehen, d. h. an einem höheren Punkt der Thalſohle enden, wenn die Schneemaſſen ſeines Nährgebiets verringert würden.

Charakteriſtiſch für die Alpen iſt nun, daß die hochgelegenen Firnmulden ſich in Form langerſtreckter, ſanftgeneigter Thäler nach unten zu fortſetzen. Daraus folgt ganz von ſelbſt das Vorhandenſein langerſtreckter, ſanftgeneigter Gletſcherſtröme, und eben dieſe bieten für den Reiſenden eine beſondere Anziehung.

Aber nach dem, was über die beiden Beſtimmungsſtücke des Gletſcherendes: das Quantum des zugeführten Eiſes und das Quantum der vorhandenen Schmelzwärme geſagt worden iſt, darf es nicht Wunder nehmen, daß die Gletſcherenden der Alpen ſehr verſchieden hoch liegen. Unter den ſchönſten Gletſchern endet einer bei 2000 m (Roſeg-Gletſcher), ein anderer bei 1000 m (Glacier des Bossons); in der dazwiſchen liegenden Niveauzone laufen alle ſogenannten Gletſcher erſter Ordnung aus.

Dieſes wird zum beſſeren Verſtändniß der anders gearteten norwegiſchen Verhältniſſe mitgetheilt. Auch darf hinzugefügt werden, daß der Alpenwanderer, je höher er ſteigt, je tiefer er in die eigentliche Hochgebirgswelt eindringt, mehr und mehr in den Bannkreis großartiger Eindrücke tritt.

Das Maß ihrer Wirkung hängt ſelbſtverſtändlich von der Beſchaffenheit des Individuums ab. Geiſt und Gemüth ſind nur dann Vermittler ungetrübter innerer Freuden, wenn der Körper ſchmerzfrei iſt, die Seele ohne Furcht. Oft aber ſchafft die Anſtrengung des Wanderns oder Kletterns den Schmerz der Ermüdung, ſchafft Kälte den Schmerz des Frierens, erzeugt

Gefahr die Furcht. Kraft, Uebung, Geſchicklichkeit, Abhärtung und Willensſtärke ſind daher Vorbedingungen, damit die großartigen Eindrücke zur Auslöſung kommen. Das Weſentliche iſt jedoch, daß überhaupt Eindrucksfähigkeit vorhanden iſt. So gut wie es Leute gibt, welche eine Beethoven'ſche Symphonie gleichgültig über ſich ergehen laſſen, ſo gut gibt es Leute, welche nichts beim Anblick einer Hochgebirgslandſchaft empfinden; und wenn ſolche Leute jene eben genannten Eigenſchaften des Alpiniſten beſitzen und das Hochgebirge zu ſchildern verſuchen, ſo gleichen ſie dem Manne, welcher eine gute Stimme, aber kein Gehör hat: ſein Geſang hat lauter falſche Noten.

Der Blick von einem hohen Alpengipfel, wie Montblanc, Matterhorn, Jungfrau, Piz Bernina, ſo eigenartige Bilder auch jeder dieſer Ausſichtspunkte ſchafft, kann doch typiſch beſchrieben werden, gerade ſo wie das menſchliche Antlitz typiſch beſchrieben werden kann. Was der Beſchreibung entgeht, das iſt die Wirkung des Geſichtsausdruckes, und bei den Alpen: die Wirkung der beſonderen Landſchaftsſtimmung. Das Typiſche liegt darin, daß die nächſte Umgebung aus ſteilen Hängen beſteht, welche zu den Firnböden niedergehen; daß in dieſe von allen Seiten Firne benachbarter Einbuchtungen münden; daß noch tiefer ein breiter Gletſcher abfließt, welcher durch die Gletſcher der Seitenthäler vergrößert wird, wie der waſſerreiche Hauptſtrom durch Nebenflüſſe. Wenn dem Auge, von dem erreichten Hochgipfel aus, ſolche Stellen freigegeben ſind, welche

tiefer liegen als 2200 m, so schimmern ihm einzelne Hänge und Thalböden in Graugrün und hellem Grün oder Gelb entgegen; das sind die Arven-, Lärchen- und Fichtenwälder, das sind die Alpenmatten, die Thalwiesen und Feldculturen.

Gegen die Ferne stumpfen sich die lebhaften Farben- und Beleuchtungsgegensätze ab; das Bild strebt ins Graue, läßt indessen ein Gewirr von langgezogenen Kämmen noch deutlich hervortreten. Durch Schneebedeckung wird die Deutlichkeit sehr unterstützt und werden im Besonderen die Gipfel lebhaft abgehoben. Die Rundsicht belehrt weniger über den Verlauf der Ketten — der perspectivischen Täuschung wegen —, als über die Thatsache, daß diese Gebirgswelt allerdings aus Ketten besteht und nicht aus einem zerklüfteten Massiv. Die weißen Flächen, denen das Auge begegnet, sind nicht ebene Hochplateaus, sondern die schiefen Ebenen der Kettengehänge. Die einzelnen Gipfel stehen nicht einem Plateau auf, sondern sie sind höchste Punkte eines scharfen Grates.

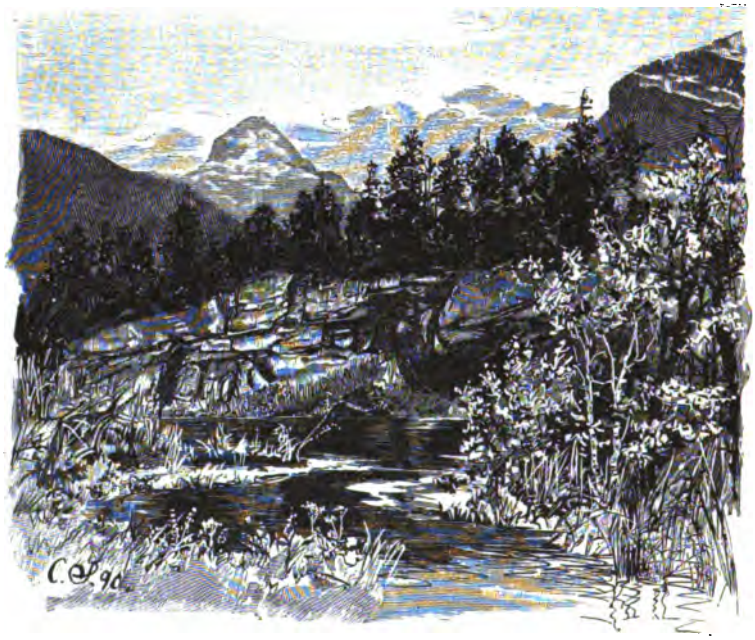
Ganz andere Verhältnisse zeigt Norwegen.

Dieses Land ist eine weit ausgebreitete, bis zu 2500 m ansteigende Felsmasse, welche oft unvermittelt, d. h. ohne Vorland gegen die See abfällt. Die Gliederung wird nicht, wie in den Alpen, durch Ketten bewirkt, sondern, so zu sagen negativ, durch Einreißungen. Die gesammte Oberfläche des Landes zerfällt dadurch in zwei Gruppen sehr verschiedener Art und Erstreckung: in die sogenannten Fjelds, d. h. Plateauflächen, denen der größere Theil des Areals angehört, und in die Plateauabstürze, welche entweder paarweise gegenüberstehen und Thäler bilden, oder direct in das atlantische Meer fallen.

Allerdings liefert auch Norwegen Beispiele für den Satz, daß der Regel aus der Ausnahme die Bestätigung erwächst. Denn

es kommen in ſeinem Polargebiet unter dem 68. und 70. Breitegrad echte Gebirgsketten vor; desgleichen in der Landſchaft Söndmöre zwiſchen 62° und 63° N. Br. Aber der Geſammttypus des Landes kennt nur die beiden Formen von Fjeld und Einreißungsflächen.

Die landſchaftlichen Schönheiten des Landes ſind an die



Im Hochgebirge.

Plateauabſtürze und die Thäler geknüpft, oder an die meerumbrandete Felſenküſte; das Piedeſtal wird bewundert, nicht die Statue. Ganz im Gegenſatz zu den Alpen, wo mit dem Aufſteigen des Wanderers die Horizonte freier, die Eindrücke großartiger werden, gilt für Norwegen der Satz: la fin est toujours triste.

Das norwegiſche Hochgefilde kann überwältigend wirken durch die ihm eigene Miſchung von Trauer und Größe. Je nach ſeiner Lage im Norden, im Süden, in der Nähe der Küſte oder im Innern, oder nach ſeiner Erhebung, ſehen wir es mit Schnee bedeckt oder mit Renthiermoos, mit Flechten, nordiſchen Beerenkräutern, mit Wachholder, mit kriechenden Weiden und netzförmig ausgebreiteten Birken, über deren Gipfel der Fuß des Wanderers ſchreitet. Weithin und unabſehbar erſtreckt ſich das Fjeld, oft verſumpft und moorig, aber ſelten als ebene Plateaufläche, und ſtärker undulirt als der Boden afrikaniſcher Wüſten.

Die gebirgige Natur ſpricht ſich am häufigſten in buckelförmigen Erhebungen aus, durch deren wenig charakteriſtiſche Formen die Monotonie eher unterſtützt, als unterbrochen wird. Nur wenn aus dieſen Buckeln und Köpfen größere Erhebungen werden, wenn ſie ſich zu einer abgeſchloſſenen, von dem Fjeld getragenen Gebirgswelt zuſammenſchließen, ſo kann durch Schneebedeckung ein Anklang an alpines Hochgebirge wachgerufen werden.

Denn die Schneebedeckung der Höhe, ihre Verwehungen, Vereiſungen und Spaltenriſſe ſenden dem Kenner des Hochgebirges denſelben Gruß, welchem Welttheil ſie auch angehören mögen; ſie ſind nach demſelben Geſetz geordnet, und bei ihrem Betreten befolgt der Reiſende dasſelbe Verhalten. Es iſt damit wie mit den chriſtlichen Kirchen und Kapellen, welche über das Erdenrund ausgebreitet ſind: dieſelbe Anordnung des Baues, dasſelbe Verhalten der Gläubigen. Man mag Indianerfrauen in den einſamen, 4000 m hoch gelegenen Kapellen des bolivianiſchen Hochlandes beten ſehen oder Kardinäle in Sankt Peter: ein weſentlicher Unterſchied iſt nicht vorhanden. Und wer ſich

mit dem Fernrohr in den Anblick südamerikaniſcher Firne und Gletſcher vertieft, der wird ſich leicht auf heimathlich europäiſchen Boden träumen und glauben, daß er einen Alpenberg recognoscire. Denn es beſteht für alle Hochgebirge dieſelbe Gliederung der Schneebedeckung in loſen Hochſchnee, Firn, Hocheis und Gletſchereis; nur die Mächtigkeitsverhältniſſe der einzelnen Glieder wechſeln mit den Formen des Gebirges. Das beſchränkte Geſichtsfeld des Fernrohrs zeigt die Glieder, nicht die Gliederung.

Die rechte Vorſtellung des Fjeld erhält der Reiſende erſt dann, wenn er Tage lang darüber hinwandert. Innerhalb des Polargürtels habe ich dies gethan und ſtand dabei unter dem Eindruck, als lägen Meere zwiſchen mir und Europa: ſo fremdartig, öde und feierlich erſchien dieſe Welt. Und wie muß die Wirkung erſt ſein, wenn die Sonne nicht länger ihren vollen Kreis über dem Horizont beſchreibt, wenn ſie auf Monate unſichtbar geworden iſt und die Nordlichter der Polarnacht nichts erkennen laſſen, als eine unabſehbare Fläche aufleuchtenden Schnees!

Aber dieſes öde Fjeld enthält die Bedingungen für die Mannigfaltigkeit der Tiefe. Seine Abſtürze zeigen, wenn man ſie von unten betrachtet, den oberen Rand als eine Profillinie, welche wie ein echter Gebirgskamm erſcheint: man glaubt, an dem Fuß einer Gebirgskette zu ſtehen.

Nur das kundige Auge würde aus der großen Zahl der überall ſichtbaren Waſſerfälle ſchließen, daß zu ſolchen Waſſermengen ein großes Reſervoir gehören müſſe; und dieſes Reſervoir iſt das Fjeld. Was dort an Niederſchlägen fällt und nicht aufgeſogen wird, das vertheilt ſich auf eine Zahl großer Becken, deren jedes einen Abfluß hat. Der Regen ſucht ſich ſofort ſeinen Weg, der aufgeſpeicherte Schnee erſt nach Monaten, in

Form von Schmelzwaſſer; aber beide — Regen wie Schmelzwaſſer — gehen meiſt in Cascaden zur Tiefe.

Die vielen und mächtigen Waſſerfälle Norwegens ſind nur der Ausdruck ſeines Baues. Das Vorhandenſein von Steilhängen gibt dem Fall die Form, das Vorhandenſein des Waſſer aufſpeichernden Fjelds gibt ihm den Inhalt. Daher iſt das Wort »Fos«, d. h. Waſſerfall, eine der erſten Vocabeln, welche der Reiſende in Norwegen erlernt, und bald wendet ſich ſein verwöhntes Auge nur noch ſolchen Fällen zu, welche außerhalb dieſes Landes ihresgleichen in Europa nicht haben. Der berühmten Waſſerfälle in den Alpen ſind wenige, und auch für ihren Ruhm verliert der norwegiſche Reiſende das Verſtändniß.

Alle Typen von Waſſerfällen, mit denen wir durch die Alpen vertraut gemacht worden ſind, finden ſich in Norwegen in ungezählter Menge und größerer Mächtigkeit wieder. Das gilt ſowohl für die eigentlichen Waſſerſtürze, welche von den Plateaurändern niedergehen, wie für die Flußcascaden eines

Thalgrundes, also für den Rheinfalltypus. Ein großer Theil derselben ist nur den Anwohnern bekannt. In der Nähe des Polarkreises, in dem Gebiete des Sulitjelma, habe ich Fälle besucht, welche mein Staunen um so mehr weckten, als ich nie zuvor von ihnen gehört hatte.

Daß gerade in der Polarregion, während des Sommers, so wasserreiche Fälle vorhanden sind, das hat noch seinen besonderen Grund. Wie für die Pflanzen, so besteht auch für den Wasserfall ein jährlicher Kreislauf des Lebens. In der langen Winternacht wächst die Schneeschicht des Fjelds mit jedem neuen Niederschlag. Die Sonne, wenn sie überhaupt über dem Horizont auftaucht, steht so tief, sendet so schräge Strahlen, verschwindet wieder nach so kurzer Zeit, daß von einem Schmelzen und Abfließen kaum die Rede sein kann: der Wasserfall erstirbt. Wenn aber mit dem beginnenden Frühling die Sonne höher am Himmel aufsteigt, wenn das Bogenstück des sichtbaren Sonnenlaufes sich mehr und mehr gegen den sichtbaren Pol verschiebt und dadurch größer und größer wird, bis es endlich in einen vollen Kreis übergeht: dann beginnt der große Ausgleich, welcher den Schnee des Fjelds durch Wasserfälle dem Meere zuführt. Der Schmelzproceß wird immer mächtiger, die Unterbrechung durch die Nacht immer kürzer, und wenn schließlich die Sonne auch zur Mitternachtsstunde über dem Horizont steht, so rinnt das Schmelzwasser ohne Unterlaß ab. Dann treten uns die winterlichen Schneefälle des Hochgefildes concentrirt in den sommerlichen Wasserfällen der Gehänge entgegen.

Der Erscheinung bleibt ihre volle Intensität dadurch gewahrt, daß eine Verminderung der Schneemassen durch Lawinenstürze fast ganz ausgeschlossen ist; diese können höchstens an den

Plateauränder vorkommen und kommen dort auch vor. Ereignen sie sich im Innern, so wird nur eine locale Verschiebung bewirkt, durch welche dem Fjeld, als Ganzes betrachtet, ebenso wenig Schnee entzogen wird, wie durch Schneewehen. Nicht selten gewahrt man im August eine Abnahme der Wasserfälle, und dies beweist, daß das Schmelzmaterial in der Höhe stark verringert, vielleicht ganz geschwunden ist.

Wenn nun das Gefilde so hoch liegt, daß ihm der größere Theil oder die Gesammtheit der Niederschläge in Schneeform, und nicht als Regen, zugeführt wird, so reicht die Wärme des Sommers, genauer gesprochen die Schmelzwärme des Jahres, nicht mehr aus, um die ganze Masse des angesammelten Schnees zu schmelzen. Dann spielen sich ähnliche Processe ab, wie in den Alpen. Wie bei diesen eine Gletscherbildung aus »ewigem Schnee« eintritt, so auch hier in Norwegen. Aber das Ernährungsgebiet, d. h. das Gebiet des Schnees, aus welchem das Eis des Gletschers entsteht, ist in den beiden Gebirgsländern verschieden gestaltet: In den Alpen hat es die Form einer Mulde, in welche durch Lawinen oder langsame Druckwirkungen der Schnee von allen umgebenden Hängen zusammengeführt wird, um dann allmählich durch Firnbildungen in den Eisstrom überzugehen. Das Ernährungsgebiet der norwegischen Gletscher dagegen gleicht einem flachen Gewölbe, welches mit Kuppen besetzt ist.

Indessen fehlt es auch in Norwegen nicht an sanftgeneigten breiten Mulden, welche als Bindeglieder zwischen der höchsten, fast ebenen Fjeldfläche und zwischen den Abfällen des Plateaus auftreten. Eine solche Mulde geht nach der Tiefe zu oft in eine Felsschlucht über, welche breit sein kann und meist zu dem Boden eines Thales führt. In jener Mulde findet die Firnbildung

ſtatt; aus dem Firn wird dann ein Gletſcher, welcher die Schlucht erfüllt, ganz oder nur deren oberen Theil.

Durch die Kammgrate der Haupt- und Seitenketten werden die verſchiedenen Ernährungsgebiete in den Alpen ſcharf von einander getrennt. Ein ſolches Gebiet beſteht aus einem oder aus mehreren Firncircus', welche als Oberſtufen eines Hauptthales und ſeiner Seitenthäler angeſehen werden können. Wenn jeder Firncircus einen Gletſcher erzeugt, ſo iſt das Endreſultat, daß alle dieſe Gletſcher in einen einzigen zuſammenfließen, für welchen das Ernährungsgebiet genau umſchrieben iſt.

Das mit ewigem Schnee bedeckte norwegiſche Fjeld dagegen ſtellt ein gemeinſames Ernährungsgebiet für viele Gletſcher vor; ſie fließen nach allen Seiten hin ab, wo gerade eine Mulde den Abfluß begünſtigt. Während ein großer Alpengletſcher die in Eis verwandelten Maſſen eines weit ausgedehnten Firngebietes durch das Thal führt: vereinigt ein norwegiſcher Gletſcher vielleicht nur einen winzigen Bruchtheil des dem Fjeld aufgelagerten Firns. Die vielen, demſelben Hochgefilde angehörigen Gletſcher gleichen den zahlreichen Kindern einer Familie, deren jedem ein ſchmales Erbtheil zugefallen iſt; die Alpengletſcher, wie Aletſch, Mer de Glace, Roſeg und Paſterze, ſind echte grands seigneurs, welche den ganzen Beſitz der Familie in ſich vereinigen. Mit ihrer vornehmen Ruhe und ihrem Reichthum können die norwegiſchen Gletſcher nicht in Vergleich treten. Sie theilen nur das mit jenen, was auch der Reiche und Vornehme mit dem Armen und Geringen theilt: das Gemeinſame im Werden und im Vergehen.

Das Ausſehen der norwegiſchen Gletſcher ergibt ſich ganz von ſelbſt aus der Beſchreibung ihres Bettes: ſie ſind ſteil geneigt, zerriſſen und von kurzem Verlauf. Die ſchönſten von ihnen ſtreben dem Typus des Rhonegletſchers zu; dieſen hat

man ja auch mit einer gefrorenen Cascade verglichen, und in allen ſeinen norwegiſchen Verwandten ſteckt ſo zu ſagen eine Waſſerfall-Natur.

Es iſt deshalb durchaus falſch, zu behaupten, daß die größten Gletſcher Europas in Norwegen geſucht werden müſſen. Im Gegentheil! Nur die Größe der mit ewigem Schnee oder mit Firn bedeckten Hochgefilde ſteht einzig da.

Jeder Gebildete ſollte Schneefelder, Firne und Gletſcher ebenſo ſcharf aus einander zu halten wiſſen, wie man am Rhein und in Süddeutſchland den gepreßten Traubenſaft, den gährenden federweißen und den ausgegohrenen Wein zu ſcheiden weiß: ſie gehen aus einander hervor und ſind doch von einander verſchieden. Eine Hauptſchuld an der Verwechſelung von Firnfeld und Gletſcherſtrom trägt für Norwegen der Umſtand, daß für beide Begriffe ein und dasſelbe Wort in Gebrauch iſt, nämlich das Wort brae, d. h. Breite. Es gibt zwar ein beſonderes Wort für Gletſcher, nämlich jökul, aber in den von mir beſuchten Gletſchergebieten habe ich es nie gebrauchen hören. Auch das Wort Fond oder Fonn für Felder ewigen Schnees iſt ſelten. Bei Erkundigungen empfiehlt es ſich, die Worte Isbrae (Gletſcher) und Sneebrae (Schneefeld und Firn) zu gebrauchen.

So etwa, wie es hier geſchehen iſt, dürfen alpine und norwegiſche Gletſcherverhältniſſe beſchrieben und von einander unterſchieden werden, wenn die Mannigfaltigkeit der Natur in den Schraubſtock des Typus gepreßt werden muß. Leider iſt Typus ein aus Wirklichkeiten abſtrahirtes Gebilde, dem ſelbſt die Wirklichkeit fehlt, und es bleibt das Loos der Beſchreibung, daß ſie auf Typen angewieſen iſt; je typiſcher ſie ausfällt, deſto wiſſenſchaftlicher erſcheint ſie den Wagnern Goethe's. Aber ſo ſtreng die Natur ihre eigenen Geſetze befolgt, ſo häufig durch-

brechen ihre Gebilde die Schranken eines künstlichen Schema's. Diese Ueberzeugung befestigt sich um so mehr, je mehr man gesehen hat; und andererseit muß das Streben des vielgereisten Mannes dahin gehen, das Gemeinsame in einer Gruppe von Landschaftsbildern zu erkennen und zum Ausdruck zu bringen.

Auch von den Gletschern Norwegens gilt es, daß sie die Schranken eines künstlichen Schema's zuweilen durchbrechen. Denn gerade so wie bei dem allgemeinen Gebirgscharakter Norwegens hervorgehoben werden mußte, daß neben der Plateauformation auch Kettengliederungen auftreten, so muß in Bezug auf die Gletscher gesagt werden, daß einige derselben, statt eines steilen, kurzen Verlaufs, den vornehmeren alpinen Charakter zeigen.

Hierher gehört der Nigardbrae (61° 40' N. Br.), höchst wahrscheinlich auch der Tunsbergbrae; sie liegen beide auf der Ostseite des Hochgebirges von Jostedalbrae. Den Nigardgletscher besuchte ich Ende Juli 1890, nachdem Seine Majestät der Kaiser mir gestattet hatte, von Bergen aus über Land zu gehen, statt direct mit der »Hohenzollern« nach Wilhelmshafen zurückzukehren. Dieser Gletscher ist lang; und die Angabe von 6 bis 8 km wird der Wahrheit wohl ziemlich nahe kommen. Man sieht ihn aus der Höhe des Hintergrundes zunächst steil herniedergehen und dann in seinem mittleren, mehrfach hin- und hergewundenen Lauf einen verhältnißmäßig geringen Fall annehmen. Es erfreut die große Reinheit und das bläuliche Leuchten des Eises, eine Thatsache, welche ich bei allen von mir besuchten norwegischen Gletschern wiederholt fand.

Neben den Wasserfällen und den kurzen, steilen Gletscherläufen hat das Vorhandensein eines Gebirgsplateaus, seiner Steilabfälle und Einreißungen noch zwei andere Eigenthümlich-

keiten geſchaffen: die Fjords und die Schärenflur. Sie finden ſich auch in anderen Theilen der Welt, z. B. im Feuerland, aber nicht in dieſer norwegiſchen Vollendung.

Unter Fjords werden diejenigen Thalſpalten verſtanden, deren Boden tiefer liegt als der Meeresſpiegel und welche direct ins Meer münden. Sie ſind ein Mittelding zwiſchen Fluß, Alpenſee und Meeresbucht. Von erſterem haben ſie das Ueberwiegen einer Längsrichtung über die Querrichtung, den gewundenen Lauf, die nebenflußartigen Seitenarme; von den Alpenſeen haben ſie den Landſchaftscharakter, das Vorhandenſein von waſſerumſpülten Felswänden, den Ausblick auf ewigen Schnee und gelegentlich auch auf Gletſcher; mit der Meeresbucht endlich theilen ſie das Salzwaſſer und die Erſcheinung von Ebbe und Fluth, deren Wirkungen noch in den inneren Enden wahrgenommen werden. Viele Fjords ſind ſtark verzweigt und gebogen; der berühmte Sognefjord (61° 10′ N. Br.), erſcheint auf der Karte wie ein Eichenſtamm, welcher von der See aus in das Land hineingewachſen iſt und einige wenige Aeſte in dasſelbe getrieben hat.

Je weiter man ſich von der Mündung eines Fjords entfernt, je tiefer man in ihn eindringt, um ſo mehr ändert ſich ſein Landſchaftscharakter. An dem Eingangsthor erſcheinen die grauen Felſen nackt und kahl. Wenn hoher Seegang iſt, wenn die Dünung ungebrochen bleibt durch vorgelagerte Küſteninſeln, ſo brandet die See an dem ſtarren Geſtein auf; das Dampfboot erſcheint wie ein Fremdling; der Geiſt verſetzt ſich ein Jahrtauſend zurück und ſpäht nach dem Drachenſchiff der Vikinger, welches einſt dieſe Fluthen theilte.

Zu dieſer Oede paßt nur die heulende See und der Sturmwind, welcher die Wolkenfetzen vor ſich herjagt. Sie ziehen

vom Meere heran, den Mond bald verhüllend, bald freigebend, ein Spiel mit ſeinem bleichen Lichte treibend. Regellos leuchten die weißen Wellenkämme auf und der Giſcht der Brandung; ein Dämmerſchein zeigt die grauen Maſſen des Feſtlandes in verwaſchenen Umriſſen; dann wird es plötzlich wieder Nacht, eine ſchwarze Wolke mit verſilberten Rändern zieht unter dem Monde her, mit ihrem ſchnellen Fluge ein neues Aufleuchten vorbereitend. Es iſt ein Schauſpiel, das den Seefahrer an die

pacifiſche Küſte Amerika's verſetzt, wenn er, die Magellanſtraße verlaſſend, in die ſtürmiſche See des Stillen Meeres tritt: ein Schauſpiel, das man bewundert, während man ſein Ende herbeiwünſcht.

Binnenwärts steuernd gelangt der Fjord-Befahrer bald in ruhigere Gewässer; die Kraft des Sturmwindes ist gebrochen durch das feste Land; und die Windungen des Meeresthals stellen eine ruhige, rings von Bergen eingeschlossene Landschaft her. Dadurch löst sich der Fjord zu einer Reihe von Seebecken auf, welche durch Verengungen des Wasserspiegels mit einander verbunden sind.

Der Reisende empfindet wohlthätig das Abnehmen der heftigen Bewegungen von Wasser und Luft; auch mindern sich Niederschläge und Bewölkung, und der Sommer hat Tage von mehr südlichem als nordischem Charakter.

Dazu kommt ein anderes entscheidendes Moment: die Zunahme der Vegetation. Pflanzenkeime sind zwar überall vorhanden, auch da, wo das Land uns jeder Vegetation baar erscheint. Aber nur das zusammenhängende Pflanzenkleid, das Gebüsch, der Hain, der Wald, die Baumgruppe beeinflussen den allgemeinen Eindruck der Landschaft auf unser Gemüth. Das einzelne Pflänzchen, das blühende Kraut kommen nur zur Geltung, wenn wir dicht vor ihnen stehen. Die Mündungsufer der Fjords erscheinen deshalb oft kahl und steril. Im innern Fjord dagegen treffen wir Wiesen, Felder, Gärten, Baumbestände und Gebüsche, im Besonderen eine reiche Vegetation von Moosen, Farnen, blühenden und beerentragenden Kräutern. Hier ist eine stärkere Humusschicht vorhanden, und ist den Felshängen des durchrissenen Massivs oft sanftes Vorland angelagert, welches von dem Wasser des Fjords bis zu dem Fuß des eigentlichen Absturzes reicht. Deshalb können daselbst Ackerbau- und Viehzucht-treibende Menschen wohnen, während an der Küste Pflug, Hacke und Spaten durch Boot, Segel und Ruder ersetzt sind.

Von den inneren Endpunkten der längsterstreckten Fjords

gehen Fahrstraßen aus und durchschneiden das Land. Sie führen über das hohe Fjeld, durch welches Norwegen in eine atlantische und in eine Binnenhälfte zerfällt, und setzen die Westküste in Verbindung mit der Hauptstadt Kristiania und mit den benachbarten Landschaften. Die wichtigsten dieser Fjords sind der Hardanger-, der Sogne-, der Romsdal- und der Drontheimfjord, denen bekannte, auch durch landschaftliche Schönheiten berühmte Straßenzüge entsprechen. So entspricht die Straße durch Telemarken dem Hardangerfjord; die beiden Straßen durch das Hallingdal und Valdersthal entsprechen dem Sognefjord; die Straße durch das Gudbrandsdal führt über das Fjeld in das Romsdal, und dieses mündet in den Romsdalfjord. Das Thal des Glommen endet an der Wasserscheide, von welcher man zum Drontheimfjord hinuntersteigt; hier läuft neben der alten Fahrstraße die Eisenbahn.

Der Wunsch, Norwegen's Wasserfälle und seine Fjords kennen zu lernen, zieht den größeren Theil der Reisenden in das Land. Dieselben fühlen sich im Voraus zur Bewunderung gestimmt und pflegen im Anfang, besonders wenn das Wetter günstig ist, ihre Erwartungen erfüllt zu sehen. Haben sie ihr Programm sehr reich bemessen und außerdem so, daß keine genügende Abwechselung durch Landreisen vorgesehen ist, so bemächtigt sich ihrer allmählich ein Gefühl zunächst der Gleichgültigkeit und dann der Uebersättigung; dasselbe ist um so drückender, als es selten eingestanden wird.

Am Ende einer solchen Reise, im Anblick einer wahrhaft großartigen Fjordlandschaft, würde Mancher viel darum geben, wenn er von seinem Schiff in eine märkische Kiefernhaide versetzt werden könnte und durch sie hinwandern dürfte. Und er hat Recht, sich nach einem Stück trockenen Brodes zu sehnen, nachdem

er ſo lange Zeit eine köſtliche Speiſe genoſſen hat. Ein Unrecht begeht er nur dadurch, daß er ſich ſeines Wunſches ſchämt; denn dieſer iſt durch die menſchliche Natur gerechtfertigt. Die Organe, durch welche der Menſch für ein beſtimmtes Etwas empfänglich gemacht wird, ermüden, wie Muskeln bei derſelben Arbeit ermüden, wenn dieſes Etwas immer dasſelbe bleibt. Großen Alpenwanderungen bleibt ihr ſtets neuer Reiz dadurch geſichert, daß ſie durch Verweilen in grünen Thalſohlen unterbrochen werden. Wenn die Pauſen zu kurz ausfallen, die Beſteigungen zu ſchnell auf einander folgen, ſo fühlt der Wanderer auch den gleichmäßigen Flügelſchlag der Monotonie. Aber er wird ihr nie ganz verfallen, eben weil er ein Wanderer iſt, weil die phyſiſche Bethätigung ſeiner Muskeln, ſeine Aufmerkſamkeit, ſein Willensſpiel ſtets neue Angriffspunkte finden. Wer die Fjords im Boot durchſchneidet, dem iſt die ſchönſte Quelle für Genußfähigkeit unterbunden: die körperliche Action; denn dieſe iſt der Jungbrunnen für Geiſt und Seele.

Ein langer Aufenthalt an Bord macht den Landbewohner träge, und das ſtete Betrachten der Landſchaft ſtumpft ab, wie langes Leſen in demſelben Buch. Deshalb war es für die Kaiſerliche Reiſe von nicht geringem Werthe, daß die »Hohenzollern« ſchnelle Fahrt machte, und daß häufig feſtes Land betreten wurde.

Wie nun die Zerklüftung des ſkandinaviſchen Plateaus Meeresbuchten zu Flußläufen umgeſtaltet hat mit Salzwaſſer und dem periodiſchen Stromwechſel von Ebbe und Fluth, ſo hat ſie noch eine zweite wichtige Eigenthümlichkeit zur Folge gehabt: die Schärenflur, oder wie es norwegiſch heißt, den Skjaergaard. Unſere Karte zeigt den äußerſt gewundenen, gefältelten Lauf der atlantiſchen Küſtenlinie, umſäumt von vorgelagerten Inſeln und Inſelchen, ſogenannten Schären und

Holmen. Sie ragen aus dem Meere auf, ſo zahlreich, wie blühende Kräuter aus der grünen Wieſe; eben deshalb hat man ihre Geſammtheit die Schärenflur genannt. Zwiſchen ihnen bildet das Meer ein ſo complicirtes Netzwerk von Kanälen und Sunden, daß kein fremder Seemann mit Sicherheit ſeinen Weg durch ſie hindurch, der Küſte parallel, finden kann.

Deshalb nimmt jedes größere Schiff zwei norwegiſche Lotſen an Bord, welche ſich alle ſechs Stunden ablöſen. Die Gewohnheit, in das Weite zu ſpähen und nichts unbeachtet zu laſſen, hat ihrem Auge einen merkwürdigen Ausdruck gegeben, als ob ihre ganze Individualität darin concentrirt wäre.

Man muß die Schärenflur anſehen als ein Stück des Feſtlandes, von welchem nur die Kuppen über dem Seeſpiegel aufragen. Die Schären erſcheinen als das Product einer zu Ende geführten Fjordbildung; die Sunde und Kanäle ſind zuſammenfließende Fjords, deren einſt trennende Waſſerſcheide unter das

Meer getaucht oder weggespült worden ist. Die Gesammtheit aller Inseln, Schären und Holme constituirt den Skärgaard. Seine einzelnen Bestandtheile gliedern sich nach Größe, Erhebung und Felsgestalt. Man sieht flache, warzenförmige Kuppen, welche das Meer ein wenig überragen, und hochaufstrebende Felsgebilde, die an das Phantastische streifen, wie z. B. die Threnenstavene unter dem Polarkreis; man sieht Gebirgsinseln wie Hestmandsö (530 m) und Syv Soestre (1000 m), d. h. Sieben Schwestern, deren Gipfel hoch über dem Seespiegel liegen; man sieht Inseln, welche einer halbversenkten Gebirgskette gleichen: die Lófoten und Vesteraalen.

Es zeigt sich ein ähnlicher Wechsel von Formen und Er-

hebungen, wie die Festlandsküste ihn zeigt, und eben diese Verwandtschaft deutet auf die Zugehörigkeit.

Im Durchschnitt bestehen die Schären und das Felsgestade des Festlandes aus nacktem Gestein, welchem aber häufig ein graugrüner Vegetationsschleier übergeworfen ist. Derselbe wird vornehmlich gebildet aus Flechten, Moosen und Gräsern, deren Decke sich von der Felsfläche abheben läßt, wie ein Teppich von dem Fußboden des Zimmers. Diese Decke ist zu einer Stätte der Ansiedelung für viele Kräuter geworden; unter ihnen spielen die Ericaceen, der Wachholder und gewisse Beerenkräuter eine Hauptrolle. Küstenwälder gibt es nicht, wohl aber grüne Wiesenflecke, welche hell und freundlich aufleuchten und deren Ueppigkeit überrascht, wenn man sie betritt.

Ohne das Vorhandensein der Schärenflur würde wohl mancher Reisende auf den Besuch des Nordcaps verzichtet haben. Sie aber bewirkt, daß aus einer stürmischen Meeresfahrt auf lange Strecken hin eine Fjordfahrt wird. Die Dünung ist gebrochen, das Meer ruhig, und für das Auge schließen sich die Schären scheinbar zusammen zu den Thalseiten eines Fjords. Nur einige Stücke der Küste entbehren des Schutzes der Felsinseln und bei unruhiger See prägen sie sich dem Reisenden wohl ein. Mit Recht gefürchtet ist das Vorgebirge Statt, das Ende einer nordwestlich in das Meer erstreckten Halbinsel, welche unter dem 62.° N. Br. mit dem Festlande zusammenhängt.

Wirft man von der Schärenflur aus einen Blick auf die Festlandsküste, so erscheinen die sichtbaren höchsten Theile des Gebirges zuweilen als schneebedeckte Rücken, aus denen gelegentlich individualisirte Gipfel aufragen. Aber der tiefere Standpunkt gibt ein perspectivisches Bild mit oft übertriebenen Neigungswinkeln, zeigt Berge, welche in Wirklichkeit gar nicht vorhanden sind, und bewirkt dadurch eine Annäherung an die Formen der Alpen. Die Täuschung schwindet mit dem Erreichen

höherer Standpunkte; je höher letztere liegen, um so verschiedener wird das norwegische Gebirgsbild von dem alpinen. Das Auge, statt unbegrenzt in die Weite zu blicken und zu Füßen eine Tiefe gähnen zu sehen, schweift über ein weites steinernes Meer, in dessen Wellenthälern sich Ansammlungen von Schnee finden oder von kleinen Seen, halb aus Eis, halb aus Wasser bestehend. Nur wenn die erreichte Spitze dem Plateaurand angehört, so wird man auf einer Seite einen Abgrund haben.

Da die überwiegende Zahl der Reisenden sich in Norwegen wie in den Alpen darauf beschränkt, die Landschaften aus der Tiefe zu betrachten, so hat das Streben nach Vergleichung nicht selten zu der Frage Anlaß gegeben, ob Norwegen »schöner« sei als die Schweiz? Man hat dabei vergessen, daß es sich um zwei verschiedengeartete Dinge handelt, und daß Vergleiche im Gebiete der Schönheit stets mißlich sind. Mit Nachdruck können eigentlich nur Dinge verglichen werden, deren Bestandtheile und Eigenschaften durch Zahlen ausdrückbar sind. Wenn man Norwegen und die Alpen zu einander in Beziehung bringen will, so sollte man vielmehr darauf ausgehen, das Wesen ihrer Verschiedenheit zu erfassen; und wenn dann jedes der beiden Länder Naturgemälde liefert, welche den Beschauer fesseln, so muß der Gedanke erhebend sein, daß die Schöpfung zu dem Menschen in mehr als nur einer Sprache redet.

Mit nackten Worten läßt sich der Eindruck keiner Landschaft erschöpfen. Weniger noch, als das Werk des Künstlers sich ganz mit den Vorstellungen seiner Seele deckt, weniger noch deckt sich die Beschreibung des künstlerisch empfindenden Reisenden mit dem Bilde, welches bei dem Betrachten der Landschaft in ihm zu Stande kam.

Es ist schon die Rede davon gewesen, daß das norwegische Gebirge auf seinem Gewölbe große Massen zusammenhängenden Schnees und Firns trägt, und daß an gewissen Stellen ein Theil dieser Massen als Eis durch Gletscher in tiefere Lagen geführt wird. Nun muß noch einer anderen Erscheinung gedacht werden, welche zwar in allen Hochgebirgen auftritt, aber in Norwegen so häufig, daß der Landschaftstypus dadurch mitbestimmt wird: dies ist die Erscheinung des »Zebraschnees«.

Derselbe ist auch »ewiger« Schnee — denn die Schmelzwärme eines Jahres vermag ihn zu keinem Zeitpunkt ganz zu zerstören —, aber ein solcher, welcher keine continuirliche Decke bildet, sondern welcher den grauen Felshängen in Streifen und rundlichen Flecken inselartig aufgelagert ist. Oft wird eine breite Zone von ihm bedeckt, und man sieht daselbst das Gebirge in dunklen Streifen sich absetzen; daher der Name, welcher dem Vergleich mit einer Zebradecke entnommen ist. Es braucht nicht besonders betont zu werden, daß dieser nicht immer glücklich gewählt scheint: die scheckige Zeichnung der Gebirgsoberfläche kann auch an gefleckte Leopardenfelle erinnern.

Solchen Bildungen ist nun der Begriff der Schneegrenze schwer anzupassen. Man pflegte sich darunter eine continuirliche Linie zu denken: die untere Begrenzung des ewigen Schnees. Jeder Schnee wird zu »ewigem«, wenn das Klima seines Fallortes nicht so viel Schmelzwärme liefert, daß er sich vollständig in Wasser verwandeln kann. Nun gelangt Schnee auf drei verschiedene Arten an seinen Ort: 1. durch Niederschlag aus der Luft, 2. durch Zuführung von einem anderen Ort mittels Wind, 3. durch Zuführung mittels Lawinen.

Wenn derselbe nur durch Niederschlag aus der Luft an einen Ort gelangte und weder durch Wind noch durch seine

eigene Schwere von dort weggeführt würde, so würde das Gebirge im Sommer eine deutliche Grenzlinie zeigen, oberhalb deren sich Schnee erhalten hat, unterhalb deren derselbe verschwunden ist. Früher galt es als eine der fundamentalen Aufgaben des Hochgebirgsforschers, die Lage dieser Linie zu bestimmen. In den Alpen ist das auch in vielen Fällen möglich; aber bereits in den von mir besuchten Theilen der Andes wurde ich gezwungen, mit meiner doctrinären Befangenheit zu brechen, und gab das Suchen nach einer Schneegrenze auf. Denn hier traf ich den Zebraschnee in typischer Ausbildung und erfand mir die Bezeichnung, welche sich wohl auch anderen Reisenden aufgedrängt haben wird. Das norwegische Hochgebirge zeigt ihn in noch stärkerer Ausbildung, und mein Blick dafür ist in drei auf einander folgenden Jahren geschärft worden.

Man sollte ganz allgemein bei jedem schneetragenden Gebirge die obere Zone der gleichmäßigen Schneebedeckung und die untere Zone des Zebraschnees unterscheiden. Durch die verschiedene Mächtigkeit, in welcher beide Zonen in den verschiedenen Hochgebirgen vorhanden sind, wird eine große Mannigfaltigkeit geschaffen, und es kann vorkommen, daß eine der beiden Zonen ganz verschwindet. Auf norwegischen Hängen ist oft nichts vorhanden als die Zebrazone; gewisse Alpenketten dagegen besitzen nur die Zone der continuirlichen Bedeckung.

Innerhalb der letzterwähnten Zone kommen fast ausnahmslos Felswände und Steilhänge vor, an denen kein Schnee haftet: das Matterhorn (4482 m), die Dent du Géant (4010 m), die Meije im Dauphiné (ca. 4000 m) sind charakteristische Beispiele dafür. In den Hochgebirgen der Kalkformation deckt der Schnee in parallelen Streifen die flachen Schichtstufen; dazwischen liegen

die nackten Terraſſenabſtürze eingeſchaltet. Die Unterlage iſt in allen dieſen Fällen beſtimmend für die Schneeanordnung. Im Gebiete des Zebraſchnees ſind die nackten Felſen nicht ſo ſteil geneigt, daß ſie deshalb ſchneefrei ſein müßten.

Wenn die Umſtände es mir ermöglichen ſollten, noch einmal eine Reiſe nach Norwegen zu machen, auf welcher ich mich ausſchließlich den Eigenthümlichkeiten des Hochgebirges widmen kann, ſo hoffe ich, das hier gegebene Bild durch Detailunterſuchungen in Relief ſetzen zu können. Heut kann ich nur ſo viel ausſagen, daß die Entſtehung des Zebraſchnees auf die muldenförmigen Einſenkungen der Geſteinsoberfläche zurückzuführen iſt. Eine ſolche Mulde iſt eine kleine Firnwelt für ſich; es erfordert zuweilen eine halbe Stunde, um über ihrer geneigten weißen Fläche aufzuſteigen; der Schnee iſt in Firn übergegangen, und wenn man hineingreift, ſo bleibt ein Haufwerk loſer Eiskörner in der Hand. Nicht ſelten liegt eine Randkluft zwiſchen der ſteilen Muldenwand und dem Firn; auch bekundet letzterer die Verwandtſchaft mit großen Firnen durch das Aufwerfen von Spalten. Hat man ein Feld von Zebraſchnee erſtiegen, ſo gelangt man an Felſen, deren Falten und geſchützte Kamine oft noch eine Vegetation von Mooſen, Gräſern, einzelnen Kräutern und Kräuterpolſtern aufweiſen; dann folgt meiſt ein anderes Zebrafeld. Dieſe Folge kann ſich mehrfach wiederholen, während der Hang immer geringere Neigung erhält und faſt unmerklich in die wellige Plateaufläche des Hochgefildes übergeht.

Iſt das Fjeld zu niedrig gelegen, als daß der Muldenſchnee ſich in der heißeſten Zeit noch behaupten könnte, ſo entſtehen weite Strecken ſumpfigen Bodens, welche mit Schmelzwaſſer getränkt ſind. Zebraſchnee und die vielen ſumpfigen

Stellen im Lande beweiſen, daß die Oberfläche überall eine Neigung zur Muldenbildung hat.

Auch das Innere des Landes iſt reich an Berghängen mit Zebraſchnee. Aber die unteren Hänge des Binnenlandes unterſcheiden ſich doch weſentlich von dem atlantiſchen Geſtade. Die Entfernung von der See, die höhere Sommertemperatur, die abnehmende Bewölkung und zunehmende Sonnenbeſtrahlung haben für die Thalböden und für die unteren Thalhänge ſo günſtige Bedingungen geſchaffen, daß die Vegetation ſich üppig und artenreich entwickeln konnte. Wir ſehen daſelbſt das Gebirge nur kahl, wo wir es auch bei uns kahl zu ſehen gewöhnt ſind: in der Höhe.

In der Tiefe dagegen tritt an Stelle der nackten Felsflächen die lebensvolle Decke des Pflanzenkleides; dasſelbe zieht ſich in Form von Gebüſch und Matten oft weit hinauf und ermöglicht den Betrieb von Sennenwirthſchaft in den ſogenannten Saeters.

Der Wald überwiegt; Beſtände-bildend ſind vornehmlich die Fichte, die Föhre, die Birke und die Erle, zwiſchen welche ſich nicht ſelten Ahorne, Zitterpappeln, Ebereſchen, Eſchen und Weiden einſchieben. Nur der Süden Norwegens kennt die Buche und ſelbſt die Eiche. Wieſen und Matten treten gegen das Waldareal ſo ſtark zurück, daß ſie nur den unteren Theil einnehmen, und wiederum beſchränkt ſich der Ackerboden auf den dritten Theil der von den Wieſen eingenommenen Fläche.

Die vielen, oft fiſchreichen Binnenſeen des Landes bedecken ebenſo viel Fläche, wie die Wieſen. Aber alles dieſes zuſammengenommen iſt nur ein Bruchtheil jener weiten, mit Schnee, Sümpfen, Mooren, Flechten und Geröll

bedeckten Hochgefilde, welche der menschlichen Existenz verneinend gegenüberstehen. Denn es kommen von dem gesammten Areal des norwegischen Staatsgebietes 73,5 Prozent auf uncultivirtes Land, 26,5 Prozent auf Wälder, Wiesen, Aecker und Binnenseen. Das, was der Reisende bei seinen gewöhnlichen Fahrten durch das Land erblickt, das ist vom Standpunkt der Cultur aus eigentlich nur Oase. Etwa 240 000 qkm, d. h. 44 Prozent von dem Areal des Deutschen Reiches, sind Wüste und nur 86 000 qkm dienen dem Nutzen und der Ernährung des Volkes. Das Korn muß importirt werden; des Anbaues von Roggen oder gar Weizen darf bei einem allgemeinen Ueberblick kaum Erwähnung geschehen. Für seinen eigenen Bedarf cultivirt der Bauer etwas Hafer, Gerste und Kartoffeln. Das eigentliche Ziel der norwegischen Landwirthschaft bleibt die Viehzucht, weil der Boden sehr geeignet für Wiesencultur ist. Mit zäher Ausdauer wird ein Stück wilden Bodens langsam der Cultur unterworfen; aber die Grenzen sind dem Fleiße eng gezogen.

Aus diesen ungünstigen Verhältnissen erklärt sich die kleine Bevölkerungszahl von noch nicht 2 Millionen. So wie London binnen Kurzem die Einwohnerzahl Schwedens erreicht haben wird, so Berlin diejenige Norwegens.

Die Norweger waren deshalb von jeher auf das Meer angewiesen. Es ist für sie etwas ähnliches, was der Nil dem Aegypter ist. Wie der Nil dem Wüstenabfall dauernde Fruchtbarkeit sichert, so sichert das atlantische Meer dem norwegischen Gestade eine dauernde Ergibigkeit des Fischfangs und liefert dem Anwohner die lebende Waare seines Tauschhandels.

Es wird nun Sache der folgenden Kapitel sein, den hier gegebenen Ueberblick durch die Reiseschilderung zu lebensvolleren Einblicken zu vertiefen.

Drittes Kapitel.

In der Frühe des 3. Juli kam die norwegiſche Küſte in Sicht. Die »Hohenzollern« durchſchnitt nun die Gewäſſer, welche aus der Nordſee in den Atlantiſchen Ocean führen. Sie hatte den 58. Breitegrad bereits überſchritten und änderte den nordweſtlichen Kurs langſam in einen nördlichen.

Wir befanden uns in gleicher Höhe mit dem Nordende Schottlands, welches 500 km weſtlicher den einen Pfeiler dieſes Nordſeethores bildet. Wenige Seemeilen zu unſerer Rechten lag der niedrige Küſtenſaum des norwegiſchen Jaederen, einer Landſchaft, welche eben ihrer Flachheit wegen als etwas Beſonderes in dieſer gebirgigen Halbinſel erſcheint.

Es war ein kräftig friſcher Morgen, der das anſteigende Land in den leichten Duft eines vielverſprechenden Tages hüllte. Weithin ſichtbar, nicht begrenzt durch Schären, öffnete ſich das Meer, ohne Schaumkämme, in regelmäßiger Dünung aufſteigend und niederſinkend.

Mit den ſchönen Bewegungen der »Hohenzollern« contraſtirte das lebhafte Stampfen des »Greif«, welcher unſer Kielwaſſer hielt und periodiſch roth aufleuchtete, wenn ſich ſein Bug über den Waſſerſpiegel hob. S. M. Aviſo »Greif« hatte den Befehl, die Kaiſerliche Yacht während der Reiſe zu begleiten; er brachte und holte Telegramme und ſicherte den Courierdienſt.

Eine Seefahrt mag lang geweſen ſein oder kurz: das Wiedererblicken feſten Landes erfreut jedesmal, und ahnungsvoll betrachtet man dasſelbe, wenn man weiß, daß dort das Ziel einer wohlgeplanten Reiſe liegt. So freundlich hatte mir die norwegiſche Küſte noch nie gelächelt; dankerfüllt ſah ich auf die glitzernde bläuliche See, auf das klarer werdende Feſtland, und begrüßte den Morgenſtrahl der Sonne wie ein gutes Omen dieſer norwegiſchen Fahrt.

Der Kaiſer befand ſich bereits um 7 Uhr auf Deck und genoß zum erſten Mal den Anblick des fremden Landes.

Ein einſames Fiſcherboot wurde ſichtbar, kam näher und wurde als Lotſenboot erkannt; dasſelbe trug die Bezeichnung

»Tunge Nr. 2«. Wir nahmen den 72jährigen Lotsen um 9 Uhr an Bord; er sollte uns nach Stavanger führen.

Die Küste trat nun noch einmal zurück in Folge von Einbuchtung. Die Dünung wurde stärker, und die beiden Kaiserlichen Schiffe durchfurchten eine See, welche für die norwegische Geschichte die Rolle des »klassischen Bodens« spielt. Denn hier gewann Harald Haarfager, einer unter den vielen regierenden norwegischen Fürsten, im Jahre 872 den Seesieg, welcher ihn zum Alleinherrscher machte.

Anderthalb Stunden, nachdem wir den Lotsen aufgenommen hatten, wurden die ersten flachen Schären sichtbar, während das Festland höheres Gebirge zeigte. Viele Hütten mit rothen Dächern konnten nun erkannt werden; die kleinen Inseln — Schären und Holme — wurden zahlreicher, und mehr und mehr entwickelte sich ein schönes Gebirgsbild vor unseren Augen. Das Meer ward ruhiger und nahm eine lauchblaue Farbe an.

Eine Kursänderung von Norden nach Osten führte um das Cap Tungenaes, die Nordspitze von Jaederen, in die Gewässer des Buknfjord. Letzterer tritt mit einer nordöstlich gerichteten Axe in das Land ein, wie die Karte lehrt, und erweitert sich zu einem fast kreisförmigen Seebecken, aus welchem viele Fjords strahlenförmig landeinwärts gehen. Zwei derselben, auf der Südseite des Buknfjords, der Gandsfjord und der Hölefjord, schneiden so hinter Jaederen ein, daß der nördliche Theil dieses Küstenstrichs zu einer Halbinsel mit einer Innenküste wird.

Gegenüber, also auf der nördlichen Seite des Buknfjords, liegt eine andere Halbinsel, welche wie eine Axt gestaltet ist und ihre 55 km breite Schneide dem Meere zuwendet. Diese Halbinsel hat keinen einheitlichen Namen. Ihre Küstenlinie ist selbst für norwegische Verhältnisse auffallend hin und her gewunden,

ſo daß ihr Nord- und ihr Südufer zuweilen oft nur durch einen ſchmalen Iſthmus getrennt ſind; ſie ſcheidet das Gebiet des Buknfjord von demjenigen Hardanger's.

Der Buknfjord ſelbſt und ſeine kreisförmige Ausweitung ſind durch viele Inſeln in einzelne Kanäle gegliedert. Die »Hohenzollern« paſſirte die ſüdlichſten derſelben, und bald verſchwand der Seehorizont hinter den Profillinien des vielgeſtaltigen Landes. Als die Kaiſerliche Yacht um 12 Uhr in der Mittagsſonne vor Stavanger Anker warf, befand ſich der deutſche Monarch zum erſten Mal in einer echt norwegiſchen Fjordlandſchaft.

Durch Schären, Inſeln und Feſtlandsſtücke war ein vollkommen abgeſchloſſenes Gebirgsbild geſchaffen worden, und unwillkürlich riefen der warme, heitere Tag, das blaue Waſſer und die Felscouliſſen Erinnerungen an ſüdliche Alpenſeen wach, die ja auch als Reſte einſtiger Fjords betrachtet werden.

Die ſehr alte Handelsſtadt Stavanger liegt auf der Innenküſte von Jaederen und zieht ſich über einen niedrigen Rücken fort, welcher an der Waſſerſeite einen freien Platz beſitzt. Hier ſah man von Bord der nördlich ankernden »Hohenzollern« viel Volks zuſammengedrängt, dem es vollkommen gleichgültig war, daß der deutſche Kaiſer incognito reiſte. Die Hauptfrage blieb, ob man »den tyske Keiſer« würde zu Geſicht

bekommen oder nicht? Sobald das Gerücht Glauben gefunden hatte, daß der hohe Fremde Sich nicht an Land begeben würde, entwickelte ſich eines jener belebten Schauſpiele, die uns in jeder norwegiſchen Hafenſtadt aufs Neue unterhielten.

Vom Ufer her bewegte ſich eine zahlreiche Flotille kleiner Boote auf die »Hohenzollern« zu; dann zogen ſie ihre Kreiſe um dieſelbe und verharrten darnach in geringer Entfernung von der Kaiſerlichen Yacht, während ihre Inſaſſen neugierig nach dem Kaiſer ausſpähten, welcher Sich auf Deck befand. Sie hatten diesmal leichtes Spiel, denn der hohe Herr trug aus Courtoiſie für König Oskar II. und die Skandinavier die norwegiſche Admirals-Uniform und gewährte gerade dem deutſchen Conſul zu Stavanger, einem Norweger von Geburt, eine Audienz. Das Errathen war alſo leicht, und wem etwa noch ein Zweifel blieb, der löſte ihn gemächlich, während der Kaiſer beim Frühſtück ſaß.

Der Speiſeſaal der »Hohenzollern« iſt nämlich ſo gelegen, daß er bequem von einem langſeit befindlichen Boote aus überſehen werden kann. Das hatte mancher Stavanger und manche Stavangerin bald entdeckt, und ſo wurden die Seitenpforten des Salons während des Eſſens zum Rahmen für manches hübſche Geſicht. Der Kaiſer ließ ſie ruhig gewähren und empfing dadurch entſchieden neue Eindrücke. Denn weder in Kiel noch in Wilhelmshaven, noch ſonſt in einem fremden Hafen, wo die Kaiſer-Standarte von der »Hohenzollern« geweht hatte, wäre es der harmloſen Neugier geſtattet worden, ſich ſo unbehelligt zu ergehen.

Freilich iſt Norwegen ein Land, deſſen Bewohner faſt ausnahmslos frei ſind von Rohheit. Ihr Benehmen, auch des Geringſten, iſt getragen von einer gewiſſen Wohlanſtändigkeit,

vorausgesetzt, daß sie den Fremdling nicht absolut ignoriren. Wenn sie den Kaiser aus nächster Nähe durch das offene Fenster betrachteten, so lag darin viel weniger ungebührliche Zudringlichkeit, als eine Art von Huldigung, für deren Naivetät unserem Formalismus das Verständniß verloren gegangen ist.

Bei den Norwegern sind manche der Eigenschaften besonders entwickelt, die dem Reisenden zu Gute kommen: äußerliche Ruhe, Vermeiden von Schreien und Zanken, und eine Ehrlichkeit, welche nicht selten unsere stille Bewunderung erzwingt. Was einem Jeden zukommt, das fordert er. Der alte Lotse, den wir vor Stavanger an Bord genommen hatten, setzte seine Brille in Gegenwart des Kaisers auf und zählte, langsam prüfend, die gezahlte Lotsengebühr durch; er wollte wissen, ob Alles mit rechten Dingen: κατα μοιραν, wie Homer sagt, zugegangen sei; aber er hätte sicher ein Zuviel als Zuviel bezeichnet. Jeder, der längere Zeit im Innern des Landes reist, kann die Erfahrung machen, daß ihm gelegentlich ein Norweger nachgelaufen kommt, um einige Oere zurückzugeben, die er zuviel erhalten. Nur an gewissen Knotenpunkten des Verkehrs hat der Fremdenzufluß an der guten Sitte der jüngsten Generation genagt und den Beweis erbracht, daß Tugend Mangel an Verführung ist. An manchen Orten wird man von einzelnen Leuten bereits regulär betrogen; und mit dem ersehnten Zuwachs des Fremdenverkehrs muß sich das steigern.

Die Norweger sind ein wohlberechnendes Volk und haben ihren Vortheil fest im Auge; wer wollte sie darum schelten? Der Umstand, daß ein weites Land und ein weites Meer ihnen viel freien Spielraum gibt, hat ihrem Charakter das angenehme, ruhige Gepräge gegeben. Von stark religiöser Empfindung, einem entschiedenen Hange zur Aufklärung und über-

wiegend demokratischen Tendenzen sehen sie ihr staatliches Ideal in einem politischen Mosaik selbstherrlicher Bauernhöfe.

Die Norweger in sentimentaler Weise zu schildern und als Wesen reinerer Art hinzustellen, wie das wohl hier und da in Büchern geschieht, dazu ist kein genügender Grund vorhanden. Ihre Ehrlichkeit kann nicht hoch genug gepriesen werden; aber ihre wohlthuende Herzensfreundlichkeit hüllt sich zuweilen doch in ein recht herbes Gewand. Wenn man als Fremder in ein Hôtel kommt oder in den Hof einer Skydsstation (eine Art von Posthof) einfährt, so begegnet man nicht selten einer geradezu erstaunlichen Gleichgültigkeit. Alle Thüren bleiben geschlossen, kein Mensch läßt sich sehen, und man tappt dann auf gut Glück herum, bis man endlich seinen Wünschen Ausdruck verschaffen kann. Für einen solchen Mangel an Entgegenkommen fehlt uns das rechte Verständniß.

Alles in Allem sind die Norweger Menschen wie alle anderen, haben auch politisch ihre Antipathien und Sympathien. Sicher ist, daß sie letztere den Engländern entgegenbringen. Aber auch Deutsche werden von den fein gebildeten Norwegern mit Zuvorkommenheit, Gastfreundschaft und Opfern an Zeit und Diensten aufgenommen. Dies habe ich bereits im Sommer 1888 in reichem Maße an mir selbst erfahren können, besonders in Kristiania, in Bodö und an Bord des norwegischen Postschiffes »Kong Karl«. Daß der deutsche Kaiser im Jahre 1890 eine glänzende, herzliche und begeisterte Aufnahme von Seiten des Königs und der Bevölkerung gefunden hat, das wird in einem der späteren Kapitel besonders geschildert werden.

Im Uebrigen kann nur die Zukunft lehren, wie weit die beiden Reisen Kaiser Wilhelm's II. dazu beigetragen haben, der deutschen Nation ganz allgemein die Sympathien Norwegens

zu erwerben. Stellt man eine kühle Intereſſenberechnung an und erwägt, daß den Norwegern viel an einer Hebung des Fremdenverkehrs liegt, und daß viele Deutſche ſich jetzt veranlaßt ſehen, nach Norwegen zu reiſen, ſo muß man faſt glauben, daß wir den Norwegern nunmehr in einem angenehmeren Lichte erſcheinen als früher.

Wer die Hafenplätze anderer Länder kennt und in einen norwegiſchen Hafen einfährt, dem muß es vorkommen, als — wenigſtens wie es vor 20 Jahren war — hätte er ſeligen Frieden gegen wildes Kriegsgetümmel eingetauſcht. Man denke an eine Einfahrt in Alexandria und an den verworrenen wüſten Lärm, welcher aus den buntbemannten Booten Bruchſtücke aller europäiſcher Sprachen an das Ohr des Reiſenden trägt. Welches

Unterhandeln wegen Gepäck und Ueberfahrt vom Ankerplatz ans Land! Wie anders in Norwegen! Einige Boote liegen ruhig langseit; man winkt eins derselben; schweigend wird das Gepäck hinunterbefördert, schweigend werden die Ruder eingesetzt; an der Landungsbrücke genügt die Frage: was ist die Taxe? Wer die Antwort nicht versteht, der riskirt wenig, wenn er dem Bootsmann erlaubt, sich das Fährgeld aus den hingehaltenen Münzen selbst auszusuchen. Für Bergen und Kristiania möchte ich dieses Verfahren allerdings nicht empfehlen.

Wir hatten alle große Freude daran, inmitten der schönen Landschaft das freundlich bewegte Leben um die »Hohenzollern« herum zu beobachten. Von dem Interesse, den Kaiser zu sehen, ließen die jungen Norwegerinnen aus ihren Booten auch auf uns einen milden Strahl fallen, der in der Brust, sowohl der Krieger wie unserer Diplomaten, die schöne Flamme der Dankbarkeit entfachte. Ein freundliches Lächeln auf beiden Seiten bewies, daß gute Menschen sich auch aus der Ferne verstehen.

So wuchs das Einvernehmen, und bis zum letzten Moment umschwärmten uns die Boote. Nur Eines werden uns die Stavanger ungern vergeben haben: die Kürze des Aufenthalts und den Nichtbesuch ihres berühmten Lysefjord. Denn wie jedes Regiment in Preußen sich für das beste in der Armee hält, so hält auch jeder Norweger seinen Fjord für den schönsten.

Der Lysefjord ist ein merkwürdiger Gebirgsspalt, der sich 22 Seemeilen ostnordöstlich in das Land erstreckt; er mündet, in etwa 12 Seemeilen Entfernung von Stavanger, fast rechtwinklig in den Hölefjord, gegenüber der Innenküste von Jaederen. Seine Felswände sind sehr steil, zuweilen senkrecht, sogar überhängend. Sie steigen aus dem Wasserspiegel direct auf, bis zu 1000 m; sie setzen sich unter dem Wasser fort und treffen oft

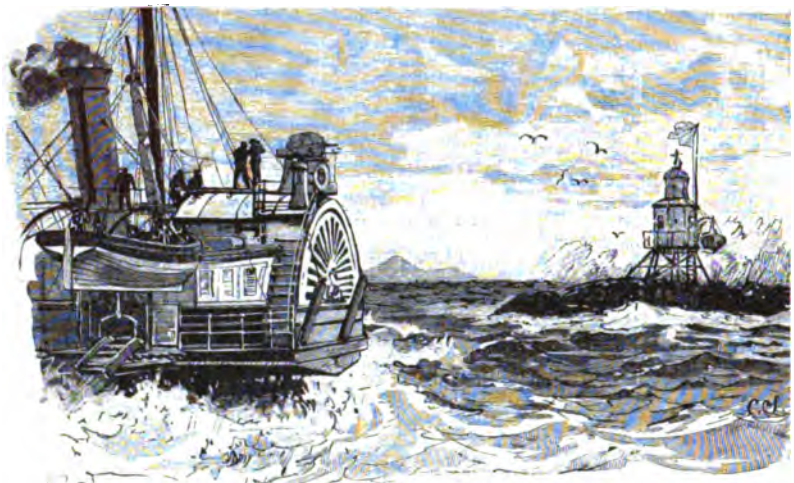
erſt in Tiefen von 400 bis 450 m zuſammen. In der Nähe ſeines öſtlichen Endes, auf der Südwand, 650 m über dem Waſſerſpiegel und 350 m unter dem Mauerſims hat ein durchaus competenter Augenzeuge im Jahre 1855 eine myſteriöſe Erſcheinung beobachtet, welche, obwohl ſelten auftretend, dennoch der umwohnenden Bevölkerung bekannt iſt. In einer Abhandlung des früheren Chefs der norwegiſchen Generalſtabs-Aufnahme (A. Vibe, Küſten und Meer Norwegens, Gotha, J. Perthes 1860) findet ſich folgender Bericht des Vermeſſungsoffiziers Krefting:

»An einem finſteren Abend hatte ich Gelegenheit, das Phänomen zu ſehen. Es blies ein heftiger ſüdöſtlicher Wind, ohne welchen es ſich nicht zeigen ſoll. Ich hörte zuerſt einige Knalle, die allmählich häufiger und ſtärker wurden; darauf hörte ich ein außerordentliches ſtarkes Krachen und ſah einen Lichtſtrahl in horizontaler Richtung aus dem Felſen bis etwa zur Mitte des Fjords fahren, wo er ſich auflöſte und verſchwand. Dieſer Strahl war ſehr weiß und ſtark, verbreitete aber kein Licht um ſich her; an der Stelle, wo er aus dem Felſen herausfuhr, war er ganz ſchmal, wurde aber bald darauf beträchtlich breiter, bis er ſich wieder zu der urſprünglichen Größe zuſammenzog, um aufs Neue, wie zum erſten Mal, ſich auszudehnen und zuſammenzuziehen, bis er ſich endlich auflöſte. Nachdem der Lichtſtrahl verſchwunden war, kamen andere Strahlen aus der nämlichen Stelle hervor, doch immer kleiner und kleiner, bis ſie ganz aufhörten. Das Krachen dauerte jedoch ſo lange, als der Sturm anhielt. Am folgenden Tage unterſuchte ich den Ort und fand, daß der Fels hier etwas über den Fjord hinaushing und eine große Höhlung bildete; in dieſer bemerkte ich einzelne horizontale Riſſe.« Aehnliche Erſcheinungen ſollen auch anderwärts beobachtet worden ſein.

Wer hätte nicht gern die Fahrt in dieſen wilden Fjord unternommen, wenn ſie durch den Anblick des Phänomens belohnt worden wäre? Aber weder die Flamme ließ ſich aus den Felſen zaubern, noch konnte der Nacht Finſterniß geboten werden, damit das Schauſpiel wirkte. Schon waren die Tage ſo lang, daß Morgen- und Abenddämmerung in Eins zuſammenfloſſen; und ſo lichteten denn die »Hohenzollern« und ihr getreuer »Greif« um 3 Uhr Nachmittags die Anker und dampften nordwärts, dem Hardangerfjord zu.

Von den wenigen, heiter verbrachten Stunden in dem Hafen von Stavanger gehörte eine kurze weihevolle Minute der Heimath und ihrer Geſchichte. Bei der Frühſtückstafel erhob Sich der Kaiſer und brachte ein ſtilles Glas Denen, welche vor 23 Jahren, am 3. Juli 1866, die Schlacht von Königgrätz geſchlagen und gewonnen hatten und die nicht mehr unter den Lebenden weilten. Der Geiſt Kaiſer Wilhelm's I. und Kaiſer Friedrichs zog an uns vorüber, an ihrer Seite Prinz Friedrich Karl, mit den nicht welkenden Lorbeeren ihrer Thaten.

Unſere Fahrt von Stavanger nach dem Hardangerfjord führte durch die Welt der Schären und Vorgebirge. Ein Blick auf die Seekarte zeigt, durch wie viele Leuchtfeuer und Landmarken die Schiffahrt in dieſen Geſtaden geſichert werden muß. Die landſchaftlichen Reize, welche den Reiſenden erfreuen, ſchließen für den Seemann oft Drohungen in ſich; kleine Kursänderungen folgen ſtetig auf einander, und entſprechend ſieht man das Steuerruder bald in dem einen, bald in dem entgegengeſetzten Sinne gelegt. Ruhig und gelaſſen ſteht der Lotſe, faſt lautlos ſeine Directiven gebend; aber die Verantwortung für das Kaiſerliche Kriegsſchiff bleibt bei dem Commandanten; dieſer ſowohl wie der Navigationsoffizier verlaſſen die Brücke kaum;



ihr aufreibender Dienſt geſtattet ihnen nur kurze Pauſen der Ruhe.

Wir fuhren nordweſtlich, den Buknfjord ſenkrecht durchſchneidend, und ſahen zweimal durch die Schären hindurch auf das unbegrenzte Meer. Solche Stellen nennt man in Norwegen »Meeresaugen«, norwegiſch havöine, von hav (unſer Haff): das Meer und öie: das Auge. Dann wurde der Buknfjord ganz offen; aber Meer, Himmel und Wind verblieben uns gleich freundlich. Im Nordoſten auf dem Feſtlande zeigte ein 20 km entfernter Berg das erſte Schneegefilde: der Richtung nach hätte dasſelbe dem Hochgebirge der Folgefond angehören können; von dieſer aber trennten uns noch 100 km.

Der Kaiſer vertiefte Sich in alle Einzelheiten des reich geſtalteten Landes. Seinem ſcharfen Auge entging nichts Bemerkenswerthes, und ſo verweilte das Geſpräch vornehmlich bei den ſichtbaren Eigenthümlichkeiten des Gebirges, ſeiner Abſtürze, ſeines gewundenen Außenrandes, ſeiner Schneereſte und erſterbenden Vegetation. Wenn von der Natur die Grund-

bedingung eines ſtarken Sehvermögens gegeben iſt, ſo wird ſich dasſelbe in einem Monarchen vollkommener entwickeln, als bei den meiſten anderen Menſchen. Nur wenigen Auserwählten iſt es Gewohnheit, auf große Menſchenmengen aus einer gewiſſen Entfernung zu ſehen und ein verwirrendes Bild ſchnell in deutlich erkannte Details aufzulöſen.

So ſah nun auch der Kaiſer dieſe und alle folgenden Landſchaften an, und indem Lebhaftigkeit des Erfaſſens Seinem geübten Gedächtniß zu Hülfe kam, geſtaltete ſich Seine Reiſe zu einer großen Heerſchau der Natur. Bei dem Anblick einer Welt, welche die Bruſt tiefer athmen läßt, das Herz erfreut, die Seele erhebt, wendet ſich das Geſpräch oft unwillkürlich Dingen zu, welche der Wohlfahrt der fernliegenden Heimath gelten. Der Leuchtthurm von Falnaes iſt Zeuge, daß der Kaiſer an dem Tage von Königgrätz der deutſchen Jugend und ihrer Entwickelung gedachte.

Mit dem Eintritt in den Karmſund geſtaltete ſich unſere Fahrt wie zu einer Flußfahrt. Zu unſerer Linken — oder um correct zu ſprechen: an Backbord — lag Karmö (Ö heißt Inſel), 30 km meridianwärts erſtreckt, in der Form an Madagascar erinnernd; rechts erhoben ſich zunächſt Inſeln und dann die lappig ausgeſtaltete, bereits erwähnte Halbinſel, welche in nordöſtlicher Richtung zu den Plateaus des Feſtlandes aufſteigt, bis hinan zu dem weiten Hochgefilde von Hardanger Vidden. Man ſah die Telegraphenleitung längs der Innenküſte von Karmö, und als die »Hohenzollern« den Häuſercomplex von Kopervik paſſirte, ſenkte ſich die am Ufer wehende norwegiſche Flagge dreimal zum Salut, welcher von der deutſchen Kriegsflagge einmal erwidert wurde. Der Telegraph ſchien der Bevölkerung zu beiden Seiten des Sundes das Nahen des deutſchen Kaiſers verkündet zu haben. Auf einem Felſen des Feſtlandes

bei der Stadt Haugeſund, wo die Waſſerſtraße ihr nördliches Ende hat, ſtanden viele Menſchen, welche die Tücher ſchwenkten; und aus 6 bis 8 kleinen Segelbooten tönten freudige Begrüßungsrufe zu dem Kaiſer hinüber. Die flache Karm-Inſel, weniger berühmt wegen ihrer landſchaftlichen Schönheit, als wegen ihres geſunden Klimas, birgt zahlreiche Hünengräber, in welchen viele nordiſche Alterthümer gefunden worden ſind. Zur Anlage ſolcher Gräber war wohl der felsloſe Obergrund beſonders geeignet,

Bautaſteine im Karmſund.

und Bautaſteine, einer auf Karmö, von 8 m Höhe, und 5 kleinere auf der Feſtlandsſeite konnten von Deck aus betrachtet werden. Unter Bautaſteinen verſteht man Denkmale zur Erinnerung an Helden und ruhmreiche Begebenheiten. Wenn es nicht ein Anachronismus wäre, ſo könnte man dieſe nordiſchen Steinzeugen als die plumpen Vorläufer ägyptiſcher Obelisken anſehen, mit welchen ſie die Monolithen-Natur und die eingemeißelten Inſchriften gemeinſam haben.

Für die Vorſtellungen des Leſers iſt es nicht überflüſſig, wenn hier über das Klima von Karmö einige Zahlen-Angaben

gemacht werden; denn diese gelten auch annähernd für das norwegische Küstengebiet zwischen 58° bis 60° N. Br. Die Zahlen sind die Durchschnittswerthe aus 22jährigen Beobachtungen. Wir verdanken dieselben dem norwegischen Gelehrten Mohn.

Die Beobachtungsstation ist Skudesnaes, unter 59° 9' N. Br. und 5° 16' E. L. Gr., in 4 m Höhe, an der Südspitze von Karmö gelegen.

Hier ist die Mitteltemperatur des Jahres 7° C., die des kältesten Monats (Februar) 0,9°, des wärmsten (August) 14,1°. Die mittlere Jahresschwankung beträgt also nur 13,2°. Hieraus ist ohne Weiteres der wärmebestimmende Einfluß des Meeres zu ersehen. Dieses hat bei der Insel Utsire, ca. 9 Seemeilen westlich von Karmö und wichtig für Heringsfischerei, eine Jahrestemperatur von 8,6° C.; am kältesten ist das Meerwasser im Februar: 3,9°; am wärmsten im August: 15,2°.

Obwohl zu Skudesnaes der Februar eine Durchschnittswärme von 0,9° C. aufweist, so fällt doch an 78 Tagen des Jahres das Thermometer unter den Gefrierpunkt. Die in dem Zeitraum von 22 Jahren überhaupt beobachtete größte Kälte war — 14,2° C., die größte Wärme + 28,1°. Man hat im Jahre 166 Tage mit Niederschlägen gezählt, darunter 30 mit Schnee; 157 trübe, 41 heitere Tage. Der Dampfdruck ist 6,4 mm; am höchsten im August: 9,7 mm; am niedrigsten im Februar und März: 4,3 mm. Die relative Feuchtigkeit ist 80 Prozent; steigt also der Feuchtigkeitsgehalt der Luft noch um den vierten Theil, so ist der Sättigungspunkt erreicht, und jeder weitere Feuchtigkeitszuwachs erzeugt Nebel; solcher Nebeltage gibt es durchschnittlich 54.

Der während des Jahres fallende Regen und Schnee (wenn geschmolzen) würde eine Schicht von 1088 mm Mächtigkeit

bilden — gegen 600 mm in Berlin. Der Wind weht am stärksten im Dezember, am schwächsten im März, im Juni und Juli.

Derjenige Leser, welcher sich nicht näher mit Klimatologie beschäftigt hat, mag auf das neunte Kapitel verwiesen werden, wo die Bedeutung der hier gegebenen klimatischen Elemente ins Licht gesetzt ist.

Nach einer nur zweiundeinhalbstündigen Fahrt, von Stavanger gerechnet, verließ die Kaiserliche Yacht den Karmsund und trat noch einmal auf kurze Zeit in die offene See, welche hier Sletten genannt wird. Wir setzten die Umschiffung der axtförmigen Halbinsel fort, die stets rechter Hand blieb, und änderten auf der Slettensee unseren Kurs aus Nord nach Nordost. In dieser Richtung öffnet sich eine Wasserstraße von 160 km Länge, welche den Namen Hardangerfjord annimmt, sobald beide Ufer vom Festland gebildet werden. Der untere, d. h. dem Meere nächst gelegene Theil der Wasserstraße, wird im Norden auf einer Strecke von 60 km durch drei Inseln begrenzt; sie erscheinen wie Festland. Zuerst wird Bömmelö, dann Stordö, dann Tysnaesö passirt. Eine jede dieser Inseln ist beträchtlich groß. Früher bildeten sie wohl ein Ganzes; jetzt sind sie durch Kanäle, parallel der Küste, von einander und von dem Festland getrennt. Die kürzesten Wege von dem nördlichsten zum südlichsten Punkt sind bei jeder 25 bis 30 km lang.

Die Ausbuchtung des gegenüberliegenden Festlandes mit seinen vielen Fjords und die zahlreich eingestreuten Inseln bedingen für das Auge ein Bild, welches sich nur mit Hülfe einer Karte entwirren läßt. Die Aufmerksamkeit wird vornehmlich durch das Gebirge im Hintergrunde gefangen genommen; denn

die nächſte Umgebung iſt wenig reizvoll und erfreut höchſtens durch den Anblick von Anſiedelungen und kleinen Wald- oder Buſchbeſtänden.

Die einzelnen Abſchnitte oder Becken der großen Waſſerſtraße von Hardanger werden durch etwa zehn Namen von einander unterſchieden. In Norwegen fehlt es nicht an Bezeichnungen für die einzelnen Theile der Fjords, der Thäler und der Fjelds. Das iſt auch ganz natürlich. Denn anfänglich haben die Bewohner eines Landes nur das Nächſtliegende bezeichnet. Erſt nachdem die Dinge als Theile eines Ganzen erkannt worden ſind, konnte der Begriff des Ganzen, und darnach ein Name dafür, entſtehen. Die geographiſchen Eigennamen in Norwegen bezeichnen viel häufiger, als man glaubt, einen Gattungsbegriff. Ein genauer Kenner des Isländiſchen, des Norwegiſch-Däniſchen und der Sprache der Lappen würde uns eine große Zahl von Eigennamen direct überſetzen können. So geht es auch mit vielen geographiſchen Bezeichnungen anderer Länder, und manche der-

ſelben bedeuten, in einer vielleicht untergegangenen Sprache, nichts als Berg, oder Schnee, oder Fluß u. ſ. w. Die Vergegenwärtigung gewiſſer deutſcher Worte macht das klar. Eigennamen, wie Waldenburg, Hohenſtein, Rhein (Fluß), Elbe (Elv, Fluß), Ache, Aar (aqua = Waſſer), Zermatt (zur Matte), Gletſch (am Fuß des Rhonegletſchers), Silberhorn, Rothhorn, Schneekoppe, Grünau haben für den Kenner des Deutſchen einen ganz beſtimmten Sinn; dem Nichtkenner ſind ſie ausſchließlich Eigennamen.

Ehe die »Hohenzollern« in den eigentlichen Hardangerfjord einlaufen konnte, mußte ſie noch zwei Waſſerbecken paſſiren; zunächſt den Bömmelfjord. Eine Enge zwiſchen zwei Inſeln führte aus dieſem in den Husnaesfjord.

Wir durchfuhren die erwähnten Fjords in den Abendſtunden zwiſchen 6 und 8 Uhr. Für die vom Sehen ermüdeten Reiſenden war es eine doppelt angenehme Unterbrechung, daß das erſte Diner in norwegiſchen Gewäſſern in dieſe Zeit fiel. Denn die nächſte Umgebung behielt einen kahlen und einſamen Charakter.

Immerhin konnten einzelne Haine von Nadel- wie von Laubhölzern beobachtet werden.

Um 8 Uhr wurde rechter Hand der Abfall des Mandsfjeld paſſirt; an ſeinem Fuße waren Felder, einzelne Höfe und Buſchwald ſichtbar, nach oben hin aushauchend gegen den kahlen Fels des Plateaurandes.

Bald erreichten wir das Eintrittsthor zu dem eigentlichen Hardangerfjord. Zwei kleine Inſeln: Herö im Süden und Terö im Norden, nicht unwichtig als Verkehrsſtationen, ſind den beiden Feſtlandsufern vorgelagert. Das Ueberſchreiten ihrer Verbindungslinie führte in den unteren Theil von Hardanger: in

den Kvindherredfjord, welcher vom 60. Breitegrad quer geſchnitten wird. Kvind iſt das engliſche queen, Frau, und herred bedeutet Verwaltungsbezirk.

Was den Hardangerfjord berühmt gemacht hat — Viele preiſen ihn als den ſchönſten Norwegens — das iſt zum Theil die Lieblichkeit ſeiner Ufer, an denen wir freundliche Wohn-

ſtätten, Wälder, Wieſen und Obſtbäume, Waſſerfälle und Felsgeſtein antreffen; zum anderen Theil iſt es ſeine merkwürdige Geſtalt, welche einem Angelhaken mit Widerhaken gleicht. Ein Blick auf die beigegebenen Karten rechtfertigt dieſen Vergleich ohne Weiteres.

Der Haken hat eine ſcharfe Biegung; ſein Hauptzweig (80 km) iſt nordöſtlich gerichtet; der andere (40 km) ſüdlich; letzterer heißt Sör- d. h. Südfjord; der von der Biegungsſtelle nach Oſten, in das Feſtland einſpringende Widerhaken (30 km):

Eidsfjord. Das scharf auslaufende Ende des schmalen Sörfjords bildet die Spitze des Angelhakens, und da beide Zweige stark gegen einander gebogen sind, so umspülen dieselben eine keilförmige Halbinsel; sie hängt mit dem Festland durch einen Isthmus zusammen von nur 25 km Breite und erstreckt sich 50 km weit nordnordöstlich. Ihre gewundene Küstenlinie mißt wohl das Vierfache; sie taucht in die Wasser von elf mit einander zusammenhängenden Fjordbecken.

Das Beachtenswerthe ist nun, daß sich die Halbinsel hoch in die Lüfte hebt und ein mit ewigem Schnee bedecktes Hochgefilde trägt: die Folgefond. Ihre weißen Kuppen senden ein strahlendes Licht hernieder zu den dunklen Wassern des Hardangerfjord; die schroffen Abfälle des Plateaus bringen oft das Auge des Bootsmannes in unmittelbare Beziehung zu dem Schnee der Höhe; nicht immer verhüllen Vorberge das Bild, welches sich dem Wanderer sonst nur in der Höhe zeigt. Und dieses wechselnde Auftauchen und Verschwinden der Schneegefilde bestimmt den besonderen Reiz des Hardangerfjords. Es wäre ganz wohl denkbar, daß sich in gewissen Seitenverzweigungen der Donner der Lawinen mit dem Dröhnen der Dampfer mischte.

Wie schon in der allgemeinen Uebersicht hervorgehoben worden ist, sind die norwegischen Hochgefilde nicht als ebene Flächen anzusehen, sondern als welliges Terrain. Diese Kuppen erheben sich in der Folgefond einige hundert Meter über der mittleren Plateauhöhe. Man kann dieselbe etwa zu 1250 m annehmen, und findet eine Anzahl von Schneekuppen, deren absolute Höhe zwischen 1450 und 1650 m liegt. Solche Zahlen erscheinen klein im Hinblick auf die Meereshöhen der Alpengipfel. Aber es muß festgehalten werden, daß ein Berg nicht nach seiner Meereshöhe, sondern nach der Höhe seiner individuellen Gestalt

wirkt. Der Montblanc ist zwar 4810 m hoch, aber deshalb noch immer nicht ein Berg von 4810 m Höhe. Das 4482 m hohe Matterhorn hört etwa in 2500 m Höhe auf, ein Berg zu sein, ist also für den Beschauer nur etwa 2000 m hoch. Die Folgefond mit ihren aufgesetzten Kuppen badet ihren Fuß im Meere und bringt deshalb, trotz ihrer geringen absoluten Höhe von 1200 bis 1650 m, Eindrücke hervor, welche in den Alpen erst durch Gebirge von 3000 bis 3500 m Höhe hervorgebracht werden.

In der Schweiz würde ein Gebirge wie die Folgefond im Sommer schneelos daliegen; hier im Norden, unter dem 60. Breitegrad, genügt eine Erhebung von 1200 bis 1500 m, damit der Schnee auch im Sommer erhalten bleibt. Das Massiv sendet nach beiden Seiten des Hakens Eisbildungen ab, deren einige echte Gletscher sind. Andere dagegen mögen verlängerten und verbreiterten Eiszapfen verglichen werden, wie man sie nicht nur an den unteren Rändern der Dächer findet, sondern auch im Hochgebirge weit oberhalb der Gletscherregion. Zu solcher Unterscheidung zwingt die verschiedenartige Entstehung. Das Eis des Eiszapfens ist nichts als gefrorenes Schmelzwasser; das Eis des Gletschers ist ein durch Druckverhältnisse umgestalteter Schnee.

Um 9 Uhr Nachmittags fuhren wir bei hellem Tageslicht in den Kvindherredfjord ein. Es zeigten sich Wasserfälle, und an einer Felswand zur Linken weckte die helltönende Sirene der »Hohenzollern« vor einer scharfen Biegung das Echo. Diese Dampfpfeife dient vornehmlich als Nebelhorn. Wenn dichter Nebel in einer viel befahrenen See, wie z. B. im englischen Kanal, die Anwendung des weithin tönenden Hornes nöthig macht, damit Schiffszusammenstöße vermieden werden, so bemächtigt

ſich des Reiſenden ein ſorgenvolles Gefühl. In dieſer klaren Atmoſphäre und auf der einſamen, geglätteten Waſſerfläche war die Wirkung eine ausſchließlich akuſtiſche.

Während der ganzen Fahrt ſtand Seine Majeſtät auf dem Steuerbord-Radkaſten; offen gab der Kaiſer Seiner Begeiſterung Ausdruck und begrüßte freudig jedes neue Aufleuchten der Schneegefilde von Folgefond.

Am Ende des Kvindherredfjord tritt eine Beckenerweiterung ein, die aber dem Auge kaum bemerkbar wird. Denn in der Mitte liegt die Varaldsö, 10 km lang und 8 km breit. Da-

Hardangerfjord.

durch wird das Waſſerbecken in zwei Sunde zerlegt. Wir ließen die Inſel links liegen und durchfuhren den Sildefjord (Herings-fjord), welcher den Maurangerfjord umſäumt.

So intereſſant von hier aus der Beſuch des ſchönen Bond-husbrä geweſen wäre, ſo mußte derſelbe zu Gunſten eines anderen Gletſchers, des Buarbrae, unterbleiben.

Der Sildefjord geht jenſeit Varaldsö in den Hisfjord über, der eine vornehm ruhige Gebirgsſee-Landſchaft darbietet. Der

Kaiser verglich dieselbe mit der des Lago maggiore. Dem Vergleich liegt eine, in der Natur begründete Berechtigung zu Grunde. Denn die Physiognomie einer bergigen Gegend wird in ähnlicher Weise durch die Gesteinsformation bestimmt, wie die Physiognomie des Menschen durch seine Rasse. Trotz aller Verschiedenheiten ist ein gemeinsames Etwas vorhanden. Norwegens Formation setzt sich vornehmlich aus krystallinischen Feldspathgesteinen zusammen, aus Granit, Gneiß, Syenit und Glimmerschiefer, welche mit noch einigen anderen Gesteinen eine einzige Gruppe bilden und möglicherweise nur so von einander geschieden sind, wie die Varietäten einer Pflanzenart, nicht wie die Arten selbst. Wie diese Gesteine entstanden sind, ob wirklich einige derselben die ursprüngliche Erdkruste darstellen, ob sie sämmtlich aus Niederschlägen gebildet und dann umgewandelt sind, darüber mögen Diejenigen weiterstreiten, welche es berufsmäßig thun müssen. Sicher ist, daß die krystallinischen Feldspathgesteine, vielleicht weil massige und geschichtete so oft neben einander auftreten, andere Contouren und Abwitterungsflächen zeigen, als Kalke und Dolomite. Der Lago maggiore ist der einzige der großen italienischen Seen, welcher nicht in Kalk-, sondern in Feldspathgesteinen eingebettet ist; sein Vorland wird dadurch dem des Hardangerfjord ähnlich und legt einen Vergleich dann besonders nahe, wenn die Plateauabstürze zurücktreten und einem sanfter geneigten Vorland Platz machen.

Eine Verengung des Hisfjords führte nun zu einem neuen Seebecken: Ytre Samlen, und die Schneefelder der Folgefond verschwanden. Zur Rechten erschien die kleine weiße Kirche von Jondal; auch die Häuser erschienen weiß und mit grauen Dächern. Fast alle Wohnstätten, sowie die Mehrzahl der vielen, über das gottesfürchtige Land zerstreuten Kirchen sind aus Planken gebaut,

denen man verſchiedenen Anſtrich gibt. Der Handel mit Farben iſt aus dieſem Grunde in Skandinavien nicht unbeträchtlich.

Vielleicht mußte es dem ſpäten Abend zugeſchrieben werden, daß die Waſſerfläche ſo wenig belebt war. Kein größeres Fahrzeug war ſichtbar; nur ganz vereinzelt wurde ein Segelboot bemerkt, das ſtill dahinzog und den allgemeinen Frieden eher erhöhte, als ſtörte.

Mit dem Eintritt in den Ytre Samlenfjord wuchſen die maleriſchen Reize der Landſchaft zu einer ungekannten Pracht. Indem ſich die »Hohenzollern« von dem Ufer der Folgefond-Halbinſel entfernte, um die gegenüberliegende Einbuchtung des Hauptfjords, den ſogenannten Norheimsſund, zu erreichen, wurde der Proſpect freier und erſchien das Schneebach der Folgefond als der Abſchluß einer nach den Regeln der Kunſt aufgebauten Gebirgsſcenerie.

Von Sandven aus, wo wir um 11 Uhr Abends vor Anker gingen, erſcheint der weite Waſſerſpiegel unterbrochen durch eine dicht bewachſene, flache Inſel im Charakter der Borromäiſchen Inſeln; die nächſt gelegenen Ufer ſind mit üppiger Buſchvegetation beſtanden; in ſanft geſchwungenen, nicht in zackig gebrochenen Linien verlaufen die Bergzüge des Mittelgrundes; die weiter

zurückliegenden Hänge weiſen Zebraſchnee auf, und in faſt horizontal hingezogenem Profil ſetzt ſich das Schneemaſſiv der Folgefond in einheitlichem Weiß gegen das Blau des Himmelszeltes ab. Die Mitternacht mit ihrer hellen Dämmerung erinnerte an das ſchattenloſe Licht einer Sonnenfinſterniß; die Gegenſätze der Farben waren gemildert; es herrſchte lautloſe Stille, unbewegt lag die »Hohenzollern« auf dem Waſſer. Wie ein Traum erſchien dieſe erquickende Ruhe nach den Aufregungen der Abreiſe aus Deutſchland und nach der Meeresfahrt.

Viertes Kapitel.

Im folgenden Morgen betrat der Kaiser zum ersten Male den norwegischen Boden in Sandven. Der Ort besteht aus einer größeren Gruppe von sauberen Holzhäusern und aus mehreren »gaards«, d. h. Bauerhöfen, welche in das Grün des Vorlandes eingebettet sind. Ein Thal öffnet sich zwischen bewaldeten Bergrücken; ihre Hänge werden gelegentlich durch braune Felswände unterbrochen. Im Hintergrunde ragt ein höherer Gebirgszug auf mit einigen weißleuchtenden Schneeflecken.

Es handelte sich zunächst nur um einen unbedeutenden Ausflug in das Steindal; doch hatte derselbe großen Reiz, einmal weil er der erste war und dann auch, weil die greifbare Nähe von Busch, Feld und Wiese als besondere Wohlthat nach einer Seefahrt empfunden wird. Es war so warm (23,5° C.), die Gegend so anspruchslos lieblich, daß man sich inmitten eines deutschen Waldthales wähnen konnte.

Der Kaiser zog es vor, zu Fuß zu wandern, statt zu fahren, bis zu einem Wasserfall, welcher über eine Wand der linken Thallehne stürzt. Er heißt der Oeftshusfos und liegt etwa 35 Minuten von Sandven entfernt. Das herabkommende Wasser fließt so über den oberen Rand einer nur 20 m hohen Felsmauer, daß letztere nicht benetzt wird, und daß man bequem hinter dem Wasserschleier hergehen kann. Ein Anstieg von kurzer Dauer führt aus der Thalsohle an jene Stelle.

Für den Rückweg bestieg Seine Majestät das bereit gehaltene Gefährt, ein sogenanntes Karriol, welches als eine Eigenthümlichkeit Skandinaviens und seiner Verkehrsverhältnisse angesehen werden muß. Denn die Beförderung im Innern des Landes geschieht fast ausschließlich mittels dieser Wagen oder ähnlich construirter, welche Stuhlkarren heißen.

An Fahrstraßen ist in Norwegen kein Mangel; sie finden sich nicht bloß in den südlichen und mittleren Theilen des Landes, wo sie ein Netz bilden, sondern auch jenseit des Polarkreises. Der Zustand derselben ist meist ausgezeichnet, und ihre Anlage zeigt, daß die norwegischen Wegebau-Ingenieure auf der Höhe ihrer Kunst stehen. Die Erbauung fällt überwiegend den Gemeinden zur Last, und jedem Insassen wird eine bestimmte, durch Pfähle markirte Strecke zur Unterhaltung übergeben. Norwegen besitzt jetzt einige Kunststraßen, welche den schweizerischen ebenbürtig an die Seite treten.

Dagegen sind die Eisenbahnlinien des Landes noch weit davon entfernt, ein Netz genannt werden zu können. Nicht einmal Kristiania und Bergen besitzen eine Schienenverbindung, weil ödes Fjeld sich zwischen beide Städte schiebt. Doch wird der Plan eines Baues ernsthaft erwogen, und zwar nicht bloß aus Rücksicht auf den Handel. Die Bevölkerung Norwegens

zerfällt heut zu Tage noch in zwei getrennte Gruppen, diesseit und jenseit des Fjelds, und man hofft, daß die Eisenbahn zum Ausgleich der Verschiedenheit und zur Anbahnung besseren Verständnisses beitragen werde. Im August 1890 war eine Commission damit beschäftigt, den besten Uebergang über das Fjeld ausfindig zu machen.

Die Hauptstadt Kristiania und die alte Krönungsstadt Trondhjem (Drontheim) sind dagegen schon seit einer Reihe von Jahren durch eine Eisenbahn verbunden. Der 560 km lange Weg kann mit dem Schnellzug in 17 Stunden zurückgelegt werden. Die Benutzung dieser Bahn ist für alle Reisenden empfehlenswerth, welche von Kristiania aus schnell das Nordland erreichen möchten.

Obwohl mir die durchmessene Gegend von Norwegern selbst als das langweiligste Stück ihres Landes bezeichnet wurde, so fand ich als Fremdling doch großes Vergnügen daran, sie im Fluge zu durcheilen. Denn so lange die Landschaftsbilder neu sind und rasch mit einander wechseln, befindet sich der Reisende in einer gewissen Spannung; er will vor Allem wissen, was ihm das Land biete, und erst in zweiter Linie fragt er, ob das Gesehene auch schön sei? Auf der Fahrt von Kristiania nach Trondhjem konnte ich gerade so die ersten zutreffenden Bemerkungen über Norwegen sammeln, wie ich sie einst über das mittlere Chile auf der Eisenbahn von Valparaiso nach Santiago gesammelt hatte. Heute, wo ich auf drei norwegische Reisen zurückblicken kann, gewährt es mir ein besonderes Vergnügen, die Notizen wieder durchzulesen, welche bei dem Beginn der ersten Reise, im Eisenbahncoupé, niedergeschrieben wurden.

Das Oberflächliche und Flüchtige braucht nicht immer der Feind, es kann auch der Vorläufer des Gründlichen sein. Das gilt besonders für Reisen, deren Ausnutzung ebenso sehr an künst-

lerisches Empfinden und Gestalten gebunden ist, wie an wissenschaftliches Erkennen. Wer an einem Reisenden nichts anderes zu loben weiß, als seine wissenschaftliche Gründlichkeit, der ertheilt demselben ein sehr einseitiges Lob. Denn diese gepriesene wissenschaftliche Gründlichkeit wandert nicht selten Hand in Hand mit der Unfähigkeit, künstlerisch zusammenzufassen, oder wird zuweilen wohl auch zum Deckmantel der Engherzigkeit. Es ist besser, den Blick daran zu gewöhnen, daß er über das freie Feld schweift, als daß er die Finsterniß eines tiefen Brunnens zu durchdringen sucht.

Daß dem Verkehr zwischen Kristiania und Trondhjem der Vortheil einer Eisenbahnverbindung frühzeitig zu Theil geworden ist, das liegt in der Gunst des Terrains; es konnten die Einsenkungen verschiedener Flußläufe benutzt werden und deren leicht überschreitbare Wasserscheiden.

Die Hauptscheide, über welche der Schienenweg in 670 m Höhe führt, trennt die dem Skagerrak tributären Wasser von denen, welche in den Fjord von Trondhjem fließen. Die Bahn beschreibt eine flußartig gewundene Linie und hält sich östlich von den fast zusammenfallenden Meridianen der beiden Städte. Der größte Fluß Norwegens, der Glommen, gibt ihr vornehmlich die Richtung auf der Seite des Skagerraks; die Gula dagegen auf der anderen, der nördlichen Seite.

Anfänglich läuft die Bahn in dem Thal des Vormen, welcher sich im Süden mit dem Glommen vereinigt und aus dem größten Binnensee Norwegens, dem Mjösensee, abfließt. Von diesem überblickt man ein Stück während der Fahrt und tritt dann durch die Wälder Hedemarkens in das Oesterdal, das Thal des Glommen, ein. Weithin ist das durchschnittene Land mit Fichtenwald bestanden; aber den Eindruck eines schönen Hochwaldes empfängt man nicht; die Belaubung ist so dürftig,

daß die graubraunen Stämme auf weite Entfernung durch die Nadelkronen hindurchschimmern. Vergebens suchte das Auge nach frischem, lebhaften Grün; ein Stich ins Graue, ein Flechtencolorit blieb maßgebend. Eine gewisse Dürftigkeit des Wachsthums legte die Annahme nahe, als ob die dünne Humusschicht direct auf den Felsen aufläge. Zu Füßen floß der Glommen, eisengrau, klar, ein kräftiger Strom, etwa von der Breite des Mains bei Miltenberg.

Wo Krümmungen und Flußerweiterungen eintraten, da sah man Erlengebüsch auf niedrigen Schwemminseln aufstehen, auch zeigten sich Wieseninseln; gelegentlich Bauernhöfe. Dann folgte wieder die grüngraue Waldesmonotonie, und zuweilen wurde der einförmige Baumschlag des Nadelholzes unterbrochen durch das Auftreten von Birken, Weiden, Pappeln und weißblühenden Ebereschen. Kaum, daß ein Acker sichtbar ward, kein Wild, kein Vogel. Hinter den Waldeskuppen ragten höhere Berge auf, stellenweise mit Schnee bedeckt. Um 11 Uhr Abends, nach neunstündiger Fahrt, hatten wir 300 km zurückgelegt und ein Niveau von 400 m erreicht. Rosagesäumte graue Abendwolken führten zu einem neuen Tage über. Die große Wasserscheide wurde überschritten und das Gula-Gebiet erreicht; es begann die Niederfahrt nach Trondhjem.

Bei dem Erwachen nach kurzer Nachtruhe sah man Nebelschwaden über der Gula, Zebraschnee auf den Bergen, grüne Matten, ein hübsches Holzkirchlein, lang hingezogene Bergrücken. Der eisengraue, durchsichtige Fluß schäumte über Felsblöcke, das Ufer bot nur Platz für das Geleise. Laubhölzer bedeckten die Böschung. Je mehr der Zug sich in das Becken des Trondhjem-Fjord senkte, um so grüner wurde die Landschaft: ein Vergleich mit dem Appenzellerland drängte sich auf.

Ganz im Gegensatz zu der Fahrt durch das Glommenthal, wo die Landschaft thüringische Anklänge weckte, war hier ein subalpiner Typus vertreten. Fruchtbare Schotterterrassen, zum Theil zu Hügeln ausgearbeitet, mattenbedeckt, dienten der Viehzucht; die Wälder traten zurück, und menschliche Wohnstätten mehrten sich. Eigentliche Dörfer wurden gar nicht bemerkt, höchstens einmal eine dichtere Ansammlung von Höfen. Alle Gebäude erschienen durchweg aus Holz gebaut, die Wände entweder aus senkrecht gestellten Brettern, weiß oder roth gestrichen, oder aus horizontal gelegten Stämmen; die Dächer ziemlich flach geneigt, aus Ziegeln, Schiefer, Schindeln oder Gras.

Die Rasendächer, welche bei starkem Ueberwiegen des stets vorhandenen Mooses auch Moosdächer genannt werden dürfen, sind besonders häufig in Norwegen und überall sehr beliebt; denn sie entsprechen den klimatischen Verhältnissen. Oft gleichen sie einer Matte, so üppig ist die Vegetation blühender Kräuter auf ihnen entwickelt. Eigentlich sollten sie Erddächer heißen; der Rasen hält sie nur zusammen und läßt die Feuchtigkeit weniger tief eindringen. Die Erde selbst ruht auf geschälter Birkenrinde. Während des Sommers zeigen fast alle Grasdächer lieblichen Blumenschmuck, einen anderen je nach der geographischen Lage. Es scheint mir nicht unmöglich, daß sich eine vollständige Flora Norwegens zusammenstellen ließe, wenn der Sammler sich lediglich auf jene Fundstätten beschränkte.

Trondhjem wurde später von dem Kaiser auf dem Seewege erreicht; es wird also noch die Gelegenheit gegeben sein, einiges über diese Stadt zu sagen. Hier sei nur erwähnt, daß dieselbe auch mit Stockholm durch eine Eisenbahn von 854 km Länge verbunden ist.

Die neueste Zeit hat nun dem Lande Skandinavien eine Schienenverbindung gegeben, welche den Wasserweg zwischen

Berlin und Kristiania auf etwa 3 Stunden Fahrt beschränkt. Süd-Schweden hat im Gegensatz zu Süd-Norwegen ein echtes, verhältnißmäßig engmaschiges Eisenbahnnetz; dasselbe ist neuerdings durch die wichtige Strecke längs des Kattegats vervollständigt worden, und dadurch wird es möglich, den Weg von Berlin nach Kristiania fast ausschließlich im Eisenbahnwagen zurückzulegen. Unterbrechungen finden nur statt zwischen Warnemünde und Gjedser (2 Stunden Ostsee); zwischen Ourehoved und Masnedsund (17 Minuten über den Sund zwischen den Inseln Falster und Seeland); zwischen Helsingör und Helsingborg (20 Minuten über die engste Stelle des Sundes). Man fährt von Berlin nach Kopenhagen in 12 Stunden und von Kopenhagen nach Kristiania in 20 Stunden.

Was Norwegen sonst noch an Eisenbahnen besitzt, das ist zwar für den Localverkehr von Wichtigkeit, gleicht aber ebenso vielen Sackgassen.

Deshalb spielen die Fahrstraßen eine so große Rolle in dem bergigen Lande. Weil es sich mehr um Personen- als um Güterverkehr handelt, so haben sich vornehmlich zwei Formen leichter Gefährte ausgebildet, ohne welche sich der Norweger sein festes Land ebenso wenig denken kann, wie seine Fjords und Seen ohne die vielen leichten Boote. Diese Landfahrzeuge sind zweirädrig; heißen Karriol, wenn sie Platz bieten für eine Person, dagegen Stolkjaerre (Stuhlkarre), wenn der auf der Karre angebrachte Sitz zwei Plätze hat.

Am beliebtesten sind die Karriols, leicht und elegant. Sie haben einen muschelförmigen Sitz, welcher zwischen den hohen Rädern angebracht ist und meist auf Federn ruht.

Wer ein Karriol kauft oder zu längerem Gebrauch miethet, der achte darauf, daß die Räder weit von einander abstehen und

daß zwiſchen letzteren und dem Sitz hinreichend freie Räume bleiben. Die wenigſten Reiſenden verſtehen richtig in dieſes Gefährt zu ſteigen, weil ſie ſich meiſt dabei verhalten, wie der Reiter beim Aufſitzen. Das Karriol beſitzt nämlich, zum Unterſchied vom Sattel, auf jeder Seite zwei Bügel, einen inneren und einen äußeren an jeder Scheerenſtange. Die beiden inneren dienen als Stützpunkte während der Fahrt; die beiden äußeren zum Aufſitzen von einer beliebigen Seite. Steigt man von der linken Seite auf, ſo muß zunächſt der rechte Fuß in den linken Außenbügel treten, damit der linke Fuß ungehindert in den linken, und

Norwegiſches Karriol.

darnach der rechte in den rechten Innenbügel geſetzt werden kann. Man ſitzt nun da mit mäßig geſtreckten, geſpreizten Beinen. Dazwiſchen liegt ein ſchmales Brett, auf welchem eine längliche Reiſetaſche Platz findet. Ein Spritzleder bedeckt Beine und Leib, ſo daß die Unterarme bequem auf dem oberen Rande ruhen. Hinter dem Sitz befindet ſich ein anderes Brett, auf welchem ein Koffer Platz hat. Derſelbe wird feſt aufgeſchnürt, und wenn er dieſe Probe ſiegreich beſtanden hat, ſo wird ihm eine zweite zugemuthet. Denn auf den Koffer ſetzt ſich der Begleiter, welcher der Theorie nach allerdings ein Knabe iſt, zuweilen ein Mägdelein, aber nicht ſelten ein ausgewachſener Mann von ſchwerem Gewicht.

Man muß ſelbſt die Zügel führen und erwirbt bald die Kunſt, den vorgeſpannten norwegiſchen Pony richtig zu behandeln. Die Thiere ſind meiſt gut, oft vortrefflich und ſehen mit ihrer bürſtenförmig geſchnittenen Mähne und dem langen Schweif recht coquett aus. Auf den vielbeſuchten Straßen erhält man häufig abgetriebene Pferde. Man fährt vielfach ohne Peitſche; es genügt meiſt, das Ende der ſehr langen Zügel ſeitlich ſo im Kreiſe zu ſchwingen, daß der Pony die Bewegung ſieht und ſeine eigene dadurch beſchleunigt. Ein leiſes Annehmen der Zügel, beſonders wenn es durch Zungenſchlag, beſſer noch durch Schmatzen mit den Lippen, unterſtützt wird, iſt ein Antrieb für das Pferd, das man im Allgemeinen nicht zu feſt halten, aber doch auch nicht ganz ohne Zügel gehen laſſen ſollte.

Alle größeren Straßen haben Relaisſtationen, welche im Durchſchnitt 12 bis 17 km von einander entfernt liegen. Sie führen den Namen Skyds-Stationen und ſtehen unter dem ſogenannten Skyds-Skaffer, was ſich etwa mit Poſtmeiſter überſetzen ließe. Hier miethet man das Karriol und den Pony bis zu der nächſtgelegenen Station um einen Preis, welcher in dem Stationsbuch oder wohl auch an einer Tafel vor dem Hauſe verzeichnet iſt. Die Tafel iſt überall vorhanden, meiſt an der Stelle, wo der Weg von der Hauptſtraße in die ſeitlich gelegene Station abbiegt, und es finden ſich auf ihr die Namen und Entfernungen der Nachbarſtationen; Unterhandlungen und Wortwechſel ſind alſo ganz ausgeſchloſſen. Höchſtens könnte zu langes Erwarten des neuen Pony den lebhaften Reiſenden zu unmuthigen Aeußerungen hinreißen, wofür der Norweger kaum mehr Verſtändniß hat, als der Orientale. Die norwegiſche Geldeinheit iſt die Krone; ſie iſt in 100 Oere getheilt und hat

einen Werth von 1 Mark 12 Pfennigen. Für Karriol und Pferd pflegt die Kilometertaxe 17 Oere zu betragen; doch richten sich die Preise nach der Straße und ihren Neigungen. Im Durchschnitt zahlt man etwa 2 Mark 25 Pfennig für 10 km, inclusive des obligatorischen Trinkgeldes. Ich habe gefunden, daß, wenn man bei der Ankunft in einer Station recht freundlich und ohne sehr laut zu sprechen um schnelles Fertigstellen eines Karriols bittet, man alsdann selten lange zu warten braucht, und habe auf diese Weise, noch dazu mit einem Gefährten, also mit zwei Karriols, einmal 60 km in 6 Stunden, einschließlich der vier Aufenthalte, zurückgelegt. Dies war im Gudbrandsdal, auf der Straße von Molde nach Kristiania. Hier fand ich überall entgegenkommende Menschen. Im Valders dagegen, durch welches wohl die besuchteste Fahrstraße führt, war es anders. In einer der Stationen, wo ich übernachtete, machte ich so schlechte Erfahrungen, daß ein Biwak besser schien, als ein solches Quartier. Der Mangel an Wasser und Bedienung, das lahme Pferd, das man Morgens in mein Karriol einspannte, die Unfreundlichkeit der Leute, die in der Küche sangen, statt sich um die Gäste zu bekümmern, werden mir noch lange in der Erinnerung bleiben. Doch wäre es eine Ungerechtigkeit gegen die übrigen Stationen der Valdersstraße, hierin etwas anderes, als eine Ausnahme zu sehen.

Für Tagesreisen und bei guten Wegen, welche nahezu in demselben Niveau liegen, muß man das Recht beanspruchen, 10 km in der Stunde zu machen. Das hält jedes Pferd aus. Rechnet man 14 km auf die Durchschnitts-Entfernung zweier Stationen und 30 Minuten Zeitverlust bei jedem Wechseln, außerdem eine Stunde für Mittagessen, so kann man 98 km in 13 Stunden machen. Beispielsweise bin ich in $2^1/_3$ Tagen 234 km gefahren: von Laerdal nach Odnaes.

Reiſt man mehrere Tage hinter einander, wie das oft geſchieht auf den Straßen von der atlantiſchen Küſte reſp. den inneren Fjordenden bis zu der Eiſenbahn des Binnenlandes, ſo fühlt man ſich ſchließlich doch im Rücken ermüdet und hat ein ähnliches Gefühl, als ob man während eines ganzen Tages nicht vom Pferde heruntergekommen ſei. Kurze Fahrten dagegen ſind ſtets unterhaltend und nie anſtrengend. Faſt alle Straßen verlaufen wellig, und bei einer Fahrt thalab hat man oft die Empfindung, als führe man über die künſtlichen Wellenberge und Wellenthäler einer Tivoli-Rutſchbahn. Man blickt ſo frei um ſich wie der Reiter, iſt aber faſt noch mehr durch das Pferd beanſprucht, als dieſer. An einem ſchönen Tage auf guter Straße und mit einem gangluſtigen Pony durch eine unbekannte pittoreske Gegend im Karriol hinzufahren, iſt ein Vergnügen, welches man nur auf einer norwegiſchen Reiſe kennen lernen kann.

Anders iſt es freilich, wenn die lange Reiſe über das öde Fjeld führt, wenn der Regen in gleichbleibender Stärke niedergeht, die Finger ſtarr werden, und graue Wolken am Himmel ziehen. Dann hören Genuß und Wohlbehagen auf; es bleibt nur der Troſt, daß die Erinnerung um eine eigenthümliche Situation bereichert wird.

Für den beobachtenden Reiſenden, welcher darauf angewieſen iſt, ununterbrochen Notizen zu machen, wenn das täuſchende Gedächtniß ihn nicht unbewußt dahin bringen ſoll, auch Andere durch ſeine Schilderungen zu täuſchen, für einen ſolchen Reiſenden iſt die Beförderung im Karriol nicht erwünſcht. Dieſelbe Hand, welche die Zügel führt, kann nicht gleichzeitig den Bleiſtift führen; die Aufmerkſamkeit, welche der Leitung des Gefährtes gilt, geht für die Beobachtung der Gegend verloren. Das Betrachten nahe gelegener Gegenſtände, der Pflanzen, der Steine

oder Wohnstätten erfordert ein Anhalten, eine Störung der Fahrt, ein Aus- und Einsteigen, wie das Ab- und Aufsitzen bei dem Reiter. Man gibt solche Versuche bald auf und sucht die Reihe erlittener Verluste während der Pausen auf den Relaisstationen gut zu machen und niederzuschreiben, was man behalten hat.

Ein Tagebuch soll viel weniger allgemeine Eindrücke aufnehmen, als die beobachteten Einzelheiten. Sind diese fixirt, so sind dem Gedächtniß die Angriffspunkte gegeben, an welchen es mit Erfolg einsetzt, um die Eigenthümlichkeit des Landes in allgemeiner Form zu kennzeichnen. Wem es deshalb ernstlich darum zu thun ist, seine Wahrnehmungen getreu wiederzugeben; wer sich bewußt bleibt, daß jede falsche Angabe ein Vertrauensbruch ist für die heraufbeschworene Beziehung zwischen dem Autor und dem ungekannten Leser: der wird für norwegische Reisen das plumpere Gefährt der Stolkjaerre dem leichteren und eleganteren Karriol vorziehen. Er setzt sich dann neben den »Skydsgud«, den begleitenden Knaben, überläßt diesem die Zügel und sich selbst seinem Notizbuch und seiner Beobachtung.

Nach meinen persönlichen Erfahrungen gibt es für den Forscher eigentlich nur eine Beförderung, welche seiner Thätigkeit noch ungünstiger ist als Karriolfahrten. In gewissen Theilen Afrikas, wo weder Kameele noch Esel, noch Ochsen, noch Pferde dauernd leben können, läßt sich der Reisende, soweit Terrain, Vegetation und Vorhandensein von brauchbaren Leuten dies gestatten, in einer Hängematte tragen. Sie besteht aus einem rechteckigen Stück Segeltuch, welches mit den kurzen Seiten durch starke Schnüre an den Enden einer langen, federnden Palmrippe befestigt ist. In das hintere Ende der Hängematte wird ein Kopfkissen eingezwängt; zwei Neger nehmen die Tragstange auf ihre Schultern, dann legt sich der Reisende mit einer geschickten

Bewegung hinein, streckt sich lang aus, und fort geht es in kurzem Trabe unter dem Lärm der Träger und der Ablösungsmannschaften. Man liegt in der Hängematte hülflos da, wie in einem offenen Sarge, ist weder im Stande zu schreiben noch den Compaß abzulesen, weil die stoßende Bewegung den Körper auf- und niederschüttelt; man kann nicht rückwärts blicken, die zunächst liegenden Dinge bleiben verdeckt, das Sammeln naturhistorischer Gegenstände ist eben so unmöglich, wie das Entwerfen eines Itinerars. Diese Bemerkungen entstammen einem Buche, welches Wenigen bekannt ist; auch mir nur deshalb, weil ich sein Autor bin.

Günstiger stellen sich Fahrten im Boot, selbst im Kanoe. Die Hand gewöhnt sich bald an eine Schreibweise, welche der ruckförmigen Ruder-Bewegung angepaßt ist; dasselbe gilt von dem Reiten auf Kameelen, deren Bewegung eine gewisse Aehnlichkeit mit der des Kanoes hat. In beiden Fällen ist es noch möglich, Kompaßablesungen zu machen und den Weg zu Papier zu bringen. Auf sicheren und ruhigen Pferden, wie sie mir in den Anden Südamerikas zur Verfügung standen, ist man im Stande, ungehindert Notizen aufzuzeichnen. Aber wenn man dabei noch ein zerbrechliches Queckſilberbarometer trägt, von dessen Erhaltung ein Theil der wissenschaftlichen Resultate abhängt, so scheut man sich vor leichtsinnigem Auf- und Absitzen.

Am besten zur Beobachtung geeignet bleibt immer der Fußgänger, besonders dann, wenn er isolirt reist und keine Rücksichten zu nehmen braucht. Wenn es nicht ohne Begleitung abgeht, so muß dieselbe im Dienstverhältniß stehen, wie es z. B. bei großen Gebirgsunternehmen der Fall ist. Der Hochgebirgsreisende, vorausgesetzt, daß Uebermüdung oder Einschüchterung durch Gefahr ihm fernbleiben, wird deshalb im Allgemeinen die vollständigsten Aufzeichnungen machen.

Der Kaiser fand so großes Gefallen an der ersten Karriolfahrt durch das Steindal von Oeftshus nach Sandven, daß Derselbe sehr bald, am Abend des nämlichen Tages, eine größere unternahm. Der Dolmetscher, Herr Th. Beyer aus Bergen, welcher durch Vermittelung des deutschen Konsuls, Herrn Mohr, für die Reise engagirt worden war, hatte die Ankunft der »Hohenzollern« in Sandven erwartet und ein für den Kaiser bestimmtes, vorher ausprobirtes Karriol mitgebracht. Dasselbe fand seine Aufstellung auf Deck, — ob zur Freude oder zum stillen Gram unserer Seeleute, das weiß ich nicht. Bei jedem Ausflug wurde es an Land gebracht. Dadurch war ein für alle Mal ein Gefährt zur Stelle, welches volle Sicherheit für Seine Majestät bot. Es hätte ja ein ganz neues Karriol beschafft werden können; aber bei einem solchen ist man nicht immer des Holzes gewiß, dessen Elastizität stark ins Spiel kommt. Das für den Kaiser bestimmte Pferd wurde dagegen stets an Ort und Stelle genommen und erwies sich ausnahmslos als sicher und schnell.

Bei diesen Landausflügen bildeten wir zuweilen eine lange Reihe von 20 Karriols; auf der Fahrt von Naes durch das Romsdal (1890) betrug die Zahl sogar 32. Seine Majestät fuhr an der Spitze, aber in einiger Entfernung vor dem Kaiser fuhr

ein Karriol, welchem sozusagen Eclaireurdienste zufielen. Diese Maßnahme erschien nothwendig. Denn oft legen sich die Wegkrümmungen so um die vorspringenden Ecken des Thalgehänges, daß ein entgegenkommendes Gefährt erst im letzten Augenblick wahrgenommen wird und ein Zusammenstoß zu befürchten ist. Eine solche Möglichkeit mußte unter allen Umständen vermieden werden; so forderte es die Rücksicht auf die Person des Monarchen, auch wenn diese Maßnahme durch den Staub der Landstraße zuweilen recht lästig wurde. Der Kaiser schalt dann

wohl mit lächelndem Munde; aber der Eclaireur ließ sich in seiner Pflichterfüllung nicht beirren.

In rascher Fahrt wurde die kurze Strecke vom Oefstshuswasserfall nach der Landungsstelle in Sandven zurückgelegt. Seine Majestät kehrte darauf an Bord zurück und ließ ein Boot zum Fischen klar machen. Graf Waldersee, Freiherr von Senden und ich begleiteten Seine Majestät auf der Excursion, welche trotz ihrer Unergibigkeit dem hohen Reisenden große Freude bereitete. Es war ein heißer Sommertag, ganz wie wir sie in Deutschland kennen. Auf der weiten, ruhigen Wasserfläche lag die Sonne und mehrte den Feuchtigkeitsgehalt der dunsterfüllten Luft; vom Boot aus schweifte das Auge dicht über den Fjordspiegel hinweg und traf überall

auf das kräftige Grün der Ufer. Ein Jeder erfreute ſich an der ſtimmungsvollen Ruhe, die nicht einmal mehr durch den Ruderſchlag unterbrochen wurde. Das Boot lag zeitweiſe unbewegt da, während der Kaiſerliche Herr die Angel auswarf.

Später erſchien in einem anderen Boot der Marine-Stabsarzt Dr. Schneider, der ſchon in allen Welttheilen mit Erfolg gefiſcht hatte. Hier in Norheims Sund mußte er erfahren, daß gegen den böſen Willen der Fiſche auch der erfahrenſte Angler machtlos iſt.

Aber die Pracht des Wetters und der Reiz der neuen Eindrücke machten ſich viel zu ſehr geltend, als daß die frohe

Stimmung des Kaiſers durch das Mißlingen des erſten Fiſchzuges hätte beeinflußt werden können.

Es iſt ein eigen Ding um den Angelſport; nur wer ihn betreibt, begreift ihn. Bekanntlich iſt die vornehmſte Fiſcherei in Norwegen die Lachsfiſcherei, und die ergibigſten Stellen ſind da, wo die Gewäſſer einen Fall bilden. Der weiße Schaum und die brodelnde Bewegung ſcheinen den Lachs beſonders anzumuthen.

Solche Flußſtücke ſind faſt ausnahmslos auf Jahre hinaus

an Engländer der guten Gesellschaft verpachtet. Dieselben besitzen meist ein eigenes Holzhaus am Ufer, sind sehr beliebt bei den Norwegern und widmen sich während der Sommermonate dem Vergnügen des Lachsfanges. Mit einigen dieser Sportsleute reiste ich im Jahre 1888 ein Stück Weges längs der Küste und wurde bei dieser Gelegenheit von einem würdigen, weißbärtigen Herrn wie folgt unterrichtet. Der Sport fängt erst an, nachdem der Lachs angebissen hat; wollte man ihn nun einfach aus dem Wasser ziehen, so würde die Angelschnur unter den heftigen Bewegungen des mächtigen Fisches zerreißen. Deshalb kommt alles darauf an, den Fisch durch stetes Anziehen und Nachgeben der Angel so zu ermatten, daß er schließlich nicht mehr um sich schlägt und ohne Gefahr »gelandet« werden kann. Der Prozeß ist langwierig und durchaus nicht einfach. Oft muß der Angler längs des Ufers, oder im Fluß selbst, hin und her springen. Während der ganzen Zeit ist seine Aufmerksamkeit auf den Fisch concentrirt, und der Gedanke, daß der Fang verloren gehen könnte, erzeugt die Erregtheit.

Auf der zweiten Reise des Jahres 1890 sollte Seine Majestät den Sport des Lachsangelns in der ganzen Strenge seiner Ausübung kennen lernen. Die »Hohenzollern« lag damals vor Olden, im innersten Winkel des schönen Nordfjords, am Ausgangspunkt großartiger Ausflüge. Aber strömender Regen hatte jeden Naturgenuß in Bann gethan, und wir begrüßten es mit Freuden, daß der Kaiser Gelegenheit nahm, den Aufenthalt an Bord mit dem Aufenthalt an Ufersrand zu vertauschen. Seine Majestät folgte zu verschiedenen Malen einer Einladung des im Oldenthal residirenden Mr. Byron und scheute keine der Unbequemlichkeiten, welche mit dem fachmännischen Betrieb dieses schwierigen Sports verbunden sind. Der Kaiser machte

besonders das erste Mal sehr glücklichen Fang, wenn auch einer der Lachse, als er fast schon gelandet war, wieder verloren ging; denn ein Bediensteter durchschlug im Uebereifer die Angelschnur mit dem Haken, welcher den Fisch ganz an das Land bringen sollte.

In der Mittagstunde des 4. Juli, zwischen 12 und 1 Uhr, gab der Kaiser den Befehl zur Weiterfahrt, deren Zielpunkt das Oertchen Odde sein sollte. Vergleicht man den Hardangerfjord mit dem Vierwaldstätter See, was insofern gestattet ist, als beide Binnenwässer aus einer Anzahl verbundener Becken und einer Hakenkrümmung bestehen, so würde Odde da liegen, wo an dem Schweizersee Flüelen liegt. Dem Urnersee entspräche dann der Sörfjord.

Aber die Entfernung vom unteren Ende des Hardangerfjords bis Odde ist über dreimal so groß, wie die Entfernung von Luzern nach Flüelen, nämlich 120 km gegen 37 km. Die am tiefsten in das Gebirge eindringende Ausbuchtung, der Urnersee erstreckt sich 10 km, der Sörfjord dagegen 40 km, von Norden nach Süden.

Wie bei dem Vierwaldstättersee der Urnersee für den schönsten Theil gilt, so bei dem Hardanger der Sörfjord. Um letzteren von Norheims Sund zu erreichen, muß das Schiff aus dem Ytre (äußeren) Samlen- in das Indre (innere) Samlen-Becken treten. Am Ende desselben beginnt die Hakenkrümmung, welche den Kurs zunächst aus Nordost nahe rechtwinklig nach Ost-Südost ändert; gleichzeitig verengt sich dieses neue Wasserstück des Hardanger — es heißt Utnefjord — beträchtlich: aus 6 km Breite im Indre Samlen-Becken auf etwa 3 im Utnefjord. Letzterer bildet einen Sund und wird auf beiden Seiten von hohen Bergen eingeschlossen. Der Oxen auf dem Nordufer,

1250 m hoch, ist der südliche Ausläufer einer Halbinsel von 12 km Axenlänge, der gegenüberliegende Hane-Kamb auf dem Südufer, 1100 m hoch, ist der nördliche Ausläufer der Folgefond. Zwischen diesen beiden Thorpfeilern hindurch nimmt das Schiff seinen Weg, und wenn es den 8 km langen Utnefjord passirt hat, so öffnet sich ihm von Süden her der Sörfjord.

Dieser bringt nun die Eigenthümlichkeiten der norwegischen Gebirgs- und Fjordwelt in besonders ausgeprägter Weise zum Ausdruck. Er füllt die Tiefe eines schmalen Risses aus, welcher das Plateau der Folgefond von dem Hauptmassiv des südlichen Norwegens trennt. Aus seinem lauchblauen Wasser, dessen Oberfläche einem stromlosen Fluß gleicht, erheben sich die gegenüberliegenden Ufer in einem Abstand, welcher 2000 Schritt selten überschreitet, und der gegen das Südende hin auf wenige hundert sinkt.

Vielfach fällt das Plateau steil ab, sowohl das im Westen wie das im Osten, und es gibt, wenigstens auf der Folgefondseite, Stücke, in denen der ewige Schnee der Höhe mit dem Wasser des Fjords direct durch Wasserfälle in Verbindung steht. Es ist unterhaltend, ihre verschiedenen Typen zu betrachten; Gießbäche, Fadenfälle und Schleiercascaden wechseln mit einander.

Besonders interessant ist das Westufer, weil die Schneemassen der Folgefond dem Sörfjord in sichtbare Nähe gerückt sind. Wo also der Absturz der Folgefond durch Erosionsmulden modellirt ist, da erblickt man zwischen den weißen Schneeflächen wässrig graue oder bläulich schimmernde Flächenstücke, welche Eis sind und als Gletscher untergeordneter Art ihren Weg abwärts suchen. Oft, deutlich erkennbar, entströmt ihnen der Gletscherbach und findet seinen Weg, entweder als Wildstrom

Sörfjord-Hardanger

oder als Wasserfall, zu dem Spiegel des Fjords, wo er zur Ruhe gebettet wird.

Besitzen nun auch die Ufer des Sörfjords kein ausgedehntes Vorland, so fallen doch die Felsen nur ausnahmsweise unvermittelt gegen den Fjord ab. Jeder Flußaustritt schafft ein hügeliges Vorland. Ein solches entsteht gleichfalls, wo der Gebirgsschutt der Jahrtausende sich hat ansammeln können. Diese Configuration, verbunden mit außergewöhnlich günstigen klimatischen Bedingungen, hat ein üppiges Aufsprießen der Vegetation und eine große Zahl von Ansiedelungen zur Folge gehabt: zwei Umstände, welche die landschaftlichen Reize des Sörfjords durch Hineintragen milder Gegensätze wesentlich erhöhen.

In der That ist der Anblick der vielen Höfe und des grünen Pflanzenkleides um so erfreulicher, je unbetretbarer, je öder und steriler die Eisabstürze oder Felsgebilde erscheinen. In der Nähe einiger Wohnplätze finden sich alte hochstämmige Bäume, Linden-, Kirschen- und Apfelbäume. Besonders berühmt durch Milde und Fruchtbarkeit ist die Gegend von Ullensvang am Ostufer des Sörfjords, wo sich bereits ein Sanatorium befindet und ein größeres errichtet werden soll.

Je weiter die Fahrt südwärts geht, wo der Fjord bei Odde in einen zugespitzten Keil ausläuft, um so kräftiger werden die Züge, welche das Landschaftsbild des Sörfjords kennzeichnen. Dieses Gemisch von Wasserfällen, Schneekuppen, Felshängen, eingeschlossenen Gletscherzipfeln und vegetationsbedeckten Trümmerhügeln erinnerte mich an einen Ritt durch das Thal von Agua de la Vida in der chilenischen Cordillere. Nur fand ich die norwegische Vegetation etwas dichter, als die der Andes.

Gegen halb vier Uhr Nachmittags warf die »Hohenzollern« Anker vor Odde, welches aus einer Kirche, mehreren Hôtels

und einer Reihe getrennter Höfe besteht. Ein ebenes Schwemm- und Schuttland gibt Platz für Wiesen und Ansiedelungen und bildet den Grund einer Thalsperre, hinter welcher sich der Sörfjord als ein aufgestauter Binnensee fortsetzt. Dieser See heißt der Sandvenvand (vand = Wasser, See), und seine Ufer werden durch Abfälle derselben Plateaus gebildet, zwischen welchen der Sörfjord eingelassen ist. Aber die Wasserspiegel haben einen Niveau-Unterschied von etwa 70m. Die Stauung des Thalwassers wird bewirkt durch eine alte Moräne, wie es deren am Ausgang vieler Thäler gibt, welche in die Verzweigungen des Hardangerfjords münden. Bei Sandven am Norheimssund befindet sich auch eine solche Moräne mit einem kleineren, dahinter gelagerten Stausee; dasselbe wiederholt sich in größerem Maßstabe bei dem später betretenen Vik am Eidsfjord.

Odde wird stark von Fremden besucht, weil sich von dort eine große Anzahl von Ausflügen machen läßt; es besitzt drei Hôtels, und doch sind sie oft überfüllt. Gleichzeitig ist Odde

Anfangspunkt der großen Fahrstraße, welche in fast südlicher Richtung zu dem Plateau aufsteigt und über die Hardangervidda zu den fruchtbaren und heiteren Landschaften Telemarkens hinabsteigt.

In norwegischen Hôtels zu wohnen, ist fast immer angenehm, wenn man einziger Gast ist; nichts ist behaglicher, als ein Absteigequartier auf einer der Stationen des Gudbrandthales. Reinlichkeit, freundliche Aufnahme, friedliche Stille werden jeden Reisenden anmuthen. Dagegen ist es zuweilen eine Qual, in dem Hôtel eines vielbesuchten Punktes zu verweilen. Die sehr leichte Holzconstruction macht das ganze Haus zu einem Resonanzboden; an jeder Bewegung eines Insassen müssen die übrigen gezwungenen Antheil nehmen; Rücksichtslosigkeit, mehr noch Mangel an Ueberlegung, veranlassen vielleicht zwei auf dasselbe Zimmer angewiesene Gefährten, sich noch lange bis spät in die Nacht hinein zu unterhalten; dann schlafen sie fest ein, beladen mit den stummen Verwünschungen der übrigen Gäste; aber diejenigen, denen sie bis dahin den Schlaf geraubt hatten, müssen weiter wachen, bis Müdigkeit den Aerger über die Störung überwunden hat.

Bei den Mahlzeiten ist man an vorgeschriebene Stunden gebunden, muß sich mit vielen anderen Menschen an einen und denselben Tisch setzen und hat oft nicht Platz für seine Ellbogen. Es scheint für verdienstlich zu gelten, die Couverts so eng wie möglich an einander zu legen. Das Ganze erinnert stark an verkleinerte Ausgaben der Schweizer Touristen-Hôtels, welche der Kenner sorgfältig meidet. Und wie in Berlin fragwürdige Garküchen sich als Restaurants I. Klasse oder als Grand Restaurants bezeichnen, so tragen manche dieser norwegischen Gasthäuser den stolzen Namen Grand Hôtel. Noch in Bodö, also bereits

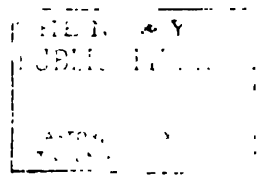
innerhalb der Polarzone, habe ich ein ſolches »Grand Hôtel« angetroffen, wo mein Zimmer direct in den kleinen Speiſeſalon mündete.

Da iſt es immer noch beſſer, beim »Landhändler« zu wohnen, jenem unentbehrlichen Mann, bei welchem man Alles kaufen kann: Draht, Strümpfe, Mehl, Salz, Stoffe, Cigarren, Pfeifen, Hüte, Handwerkszeug. Dieſe Leute ſind von der Regierung privilegirt und bilden ein Netz über das ganze Land bis hinauf nach Vadſö. Ihre Kramläden haben inſofern etwas Internationales, als ſie in jedem ſpärlich bevölkerten, beziehungsweiſe uncivilisirten Lande wiederkehren. Auf allen Continenten findet man Läden für Alles; ſie unterſcheiden ſich von den norwegiſchen allerdings dadurch, daß Branntwein in ihnen feilgeboten wird.

In Norwegen darf derſelbe nur an vereinzelten Stellen verkauft werden. Deshalb gibt es viele Leute, beſonders im Innern des Landes, welche den »aquavit« überhaupt nicht kennen. Der Branntweinhandel iſt in einem gewiſſen Sinne monopoliſirt. Die verſchiedenen Communen übertragen dieſes Geſchäft an beſtimmte Privatleute oder Geſellſchaften mit der Bedingung, daß dieſen nur 5 Prozent des Reingewinnes gehören. Der Ueberſchuß fällt an die Gemeinde und wird zu wohlthätigen Zwecken verwandt. Aus ſolchen Mitteln iſt beiſpielsweiſe das Correctionshaus für verwahrloſte Knaben erbaut, welches man von der Eiſenbahn Bergen—Voſſevangen auf der kleinen Inſel Olsnaes erblickt.

In den Hôtels und an Bord der Fjorddampfer erhält man nur ausnahmsweiſe Spirituoſen. Durch die Beſchränkung des Verkaufs iſt der Branntwein-Conſum ſtark zurückgegangen. Während man im Jahre 1878 bei einer Bevölkerung von

Odde-Hardangerfjord



1870000 auf den Kopf 4,9 Liter rechnete, zählte man im Jahre 1887 bei einer Bevölkerung von 1970000 auf den Kopf 2,8 Liter.

Bei unserer Ankunft in Odde begab Sich der Kaiser ungesäumt an Land, um eine Karriolfahrt zu unternehmen. Die Herren Graf Waldersee, Graf Wedel, Freiherr von Lyncker, Dr. Leuthold, von Lippe, von Bülow folgten in 7 Karriols. Der Zug ging über das Moräneneid hinauf zu dem östlichen Ufer des Sandvenvand. Wir legten 7 km auf der großen Straße zurück, welche nach Telemarken führt. Abnutzung und Trockenheit hatten dieselbe in eine so staubige Verfassung gesetzt, wie ich es in dem regnerischen Norwegen nicht für möglich gehalten hätte. Die überraschende Größe der Landschaft entschädigte reichlich für das kleine Ungemach.

Der Sandvenvand ist ein echt norwegischer, ernster Gebirgssee, gegen welchen sich Querspalten des Plateaus zwischen den Kuppen von Felsbergen öffnen; einige schöne Wasserfälle, der Kjöndalsfos und der Strandsfos, beleben die Landschaft auf beiden Seiten; die Straße folgt dem Ostufer, welches steil abfällt und nicht überblickt werden kann.

Um so anziehender gestaltet sich die Aussicht über den Seespiegel fort auf die Folgefond, in die man so zu sagen mitten hinein sieht. Denn zwischen zwei Randkuppen ihres Massivs, zwischen dem Eides- und Jordalsnut öffnet sich ein ziemlich geradlinig verlaufendes Thal, das Jordal, und aus seinem Hintergrund leuchtet von Westen ein breiter, steil niedergehender Gletscher entgegen, der Buarbrae. Dieser Gletscher sollte am folgenden Tage aus unmittelbarer Nähe betrachtet werden und übte deshalb schon aus der Ferne eine besondere Anziehung auf den Kaiser aus.

Die Karriolfahrt wurde noch über das südliche Ende des Sandvensees hinaus fortgesetzt, wo die steilen Thalwände einander nahe gegenübertreten. Auf minder beachtenswerthe Cascaden folgt in 18 km Entfernung von Odde eine Gruppe von Wasserfällen, unter denen der Lotefos und der Espelandsfos die bedeutendsten sind.

Staubbedeckt und frohen Sinnes kehrte der Kaiser an Bord der »Hohenzollern« zurück und versammelte das Gefolge zur Tafel um Sich. Das war stets eine willkommene Stunde für Alle; denn alsdann floß die Unterhaltung jederzeit zwanglos und heiter.

Das Schöne an dieser deutschen Tafelrunde in norwegischen Gewässern war das Ungekünstelte. Wenn die Rede frei sein durfte, wenn das Wort vornehmlich dem gestattet wurde, welcher das gerade angeschlagene Gesprächsthema am sichersten beherrschte, so konnte das nur geschehen, weil es der Wunsch und Wille Seiner Majestät war. Aber auch die Harmonie, welche zwischen den Herren der Kaiserlichen Begleitung bestand, hatte ihren Antheil daran. Der Kaiser hatte die Zusammensetzung ausschließlich nach Eigenem Ermessen getroffen. Daß dieselbe sich so stichhaltig gegen die unzähligen kleinen Differenzen zeigen würde, zu denen jeder Tag auf engem Raum Gelegenheit gibt, das war in der That ein seltenes Glück. Höflichkeit des Herzens und freundschaftliches Empfinden verband uns Alle gleichmäßig; diese Ueberzeugung hatte ein Jeder. Daher die Ungezwungenheit des Verkehrs, der Freimuth in der Rede.

Natürlich erschienen Abends die sämmtlichen in Odde vorhandenen Boote zum Corso um die »Hohenzollern«. Sie zogen ihre kleinen und großen Zirkel um die Kaiserliche Yacht und dienten nicht selten als Zielpunkte für die Versuche mit den elektrischen Beleuchtungsapparaten.

Die »Hohenzollern« beſaß deren zwei, auf jedem Radkaſten einen. Dieſe gewaltigen Reflectoren ſind ſo eingerichtet, daß ſie nach beliebiger Richtung hin ein helles Licht auf mehrere Kilometer Entfernung zu werfen vermögen. Obwohl keine eigentliche Nacht herrſchte, ſondern nördliche Dämmerung, ſo war doch die Lichtwirkung ſehr bedeutend. Die Inſaſſen eines Bootes wurden geblendet dadurch; ſie ſchwammen in einer Lichtſphäre, welche mit ihnen zog, wenn ſie ſich retten wollten. Aber auch hier ließ Eitelkeit das Unbequeme gern ertragen. Beſonders die blonden Schönen im rothen Hardanger Mieder ſchienen der Anſicht zu ſein, daß, wenn der Beleuchtungsapparat nicht ſchon exiſtirte, man ihn erfinden müßte.

Während deſſen wurden von Herrn von Lyncker und mir im Stillen die Vorbereitungen für die Expedition des folgenden Tages getroffen; denn am Fuße des Buarbrae war ein Gletſcherfrühſtück beabſichtigt. Durch Herrn Beyer's Vermittelung mußte für Karriols, Boote, Reit- und Laſtthiere geſorgt werden. Man konnte unmöglich bei den norwegiſchen Bauern einen ähnlichen Reſpect für Pünktlichkeit in Kaiſerlichen Angelegenheiten vorausſetzen, wie bei uns. Deshalb wurde alles früher beſtellt, als das Programm verlangte. Weder bei dieſer noch bei ſpäteren Gelegenheiten kamen Störungen vor, und uns blieb die peinliche Situation erſpart, unſere Maßnahmen durch Unzuverläſſigkeit der Eingeborenen vereitelt zu ſehen.

Fünftes Kapitel.

Der 5. Juli war für Odde ein klarer Sommertag. Die meiſten Herren des Gefolges begaben ſich in der Frühe an Land und wanderten zu Fuß über das Eid, d. h. den Iſthmus zwiſchen dem Fjord und dem Sandvenvand.

Der Kaiſer verließ das Bord der »Hohenzollern« eine halbe Stunde ſpäter und fuhr in der Kaiſerlichen Galeere nach Odde hinüber, begleitet von den Herren Graf Walderſee, Georg von Hülſen und mir. Am Landungsplatz erwarteten uns vier Karriols, wovon das zweite für Seine Majeſtät beſtimmt war. Der Kaiſer lenkte einen hübſchen, rabenſchwarzen Pony. Dieſe Farbe iſt nicht häufig, ſo wenig wie die weiße; die meiſt verbreitete iſt falbenartiges Hellbraun.

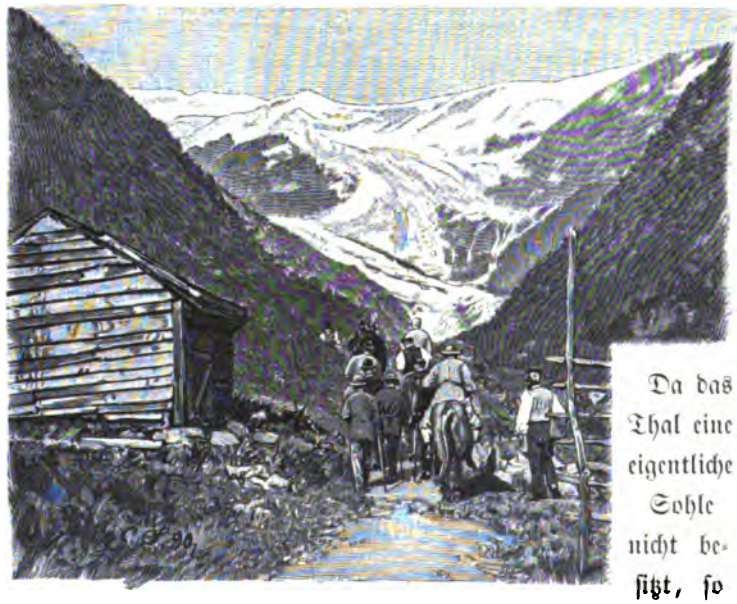
Der Aufſtieg auf der gewundenen Fahrſtraße geſtattet einen herrlichen Niederblick auf die Fläche des Sörfjords, auf die einfaſſenden Berge mit den rundlichen Profillinien, dem Zebra-

schnee und den einheitlichen Schneedecken, auf Odde und das grüne Vorland. Darnach gelangte die kleine Wagenkarawane an die Brücke des Abflusses aus dem Stausee. Ein norwegisches Fischerboot und zwei sauber gekleidete Fährleute erwarteten hier den Kaiser und führten den hohen Reisenden über die friedliche Fluth zu dem anderen Ufer, wo das Schmelzwasser des Buarbrae als Gebirgsstrom sich in den See ergießt und die mitgeführten Schuttmassen absetzt. Von der Mitte des Sees aus umfaßte der Blick eine geschlossene Felslandschaft, welche sich nur in der Richtung zu dem Buarbrae öffnete. Der Gletscher, obwohl zurückliegend, erscheint in voller Schönheit und bleibt der fesselnde Punkt während des ganzen Weges; letzterer verläuft westlich; in entgegengesetzter Richtung sieht man das Wasser des Kjöndalfos über die Felsen fallen.

Nach kaum halbstündiger Fahrt war das westliche Ufer erreicht; die Holzhäuser des Gaard (Bauernhof) Jordal kennzeichnen die Landungsstelle schon von Weitem. Hier sammelte sich die kleine Expedition, welche zerstreut in einzelnen Booten angelangt war und den Kaiser erwartete. Von den dreizehn Herren des Gefolges waren zwölf zur Stelle; außerdem nahmen der Commandant und ein Offizier von dem Stabe der »Hohenzollern« an der Expedition Theil. Die Lastthiere mit dem Proviant waren vorausgeschickt worden.

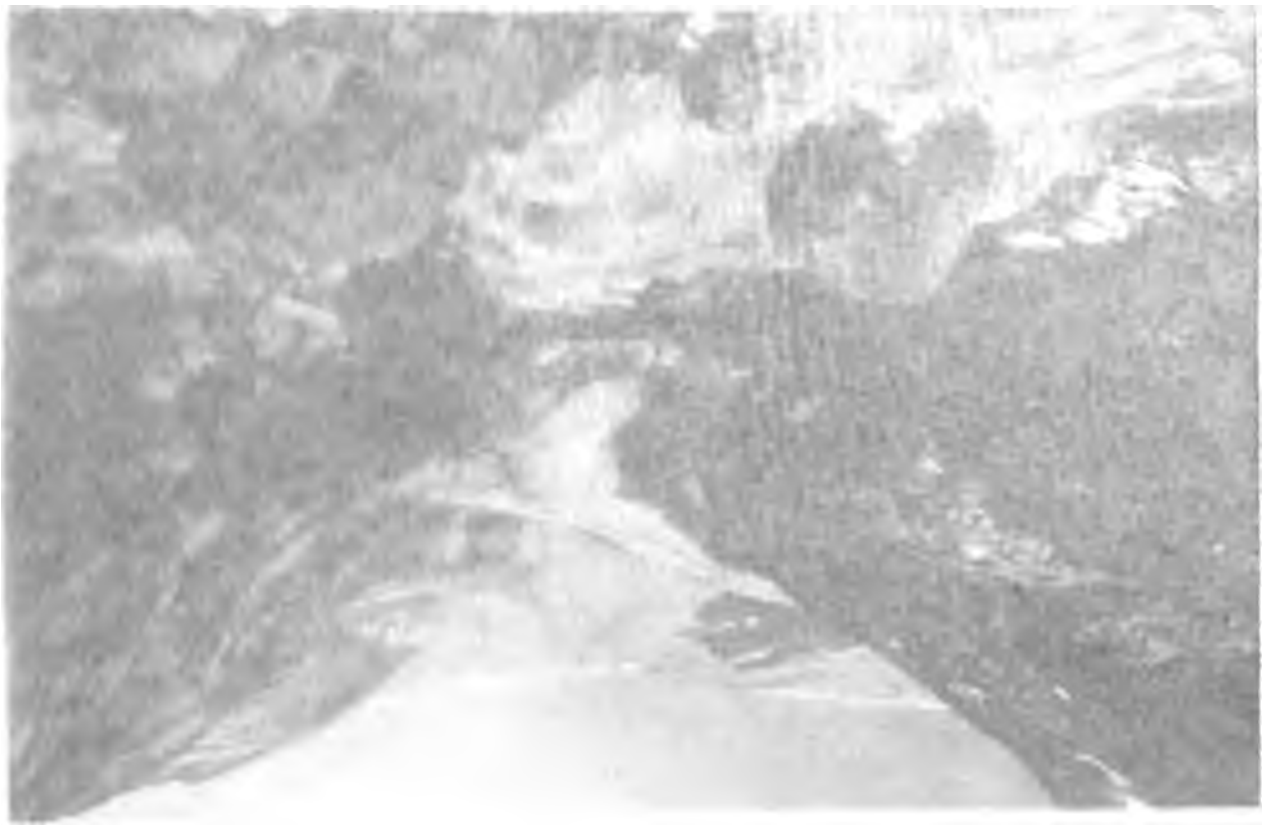
Seine Majestät wünschte zu Fuß zu gehen, und um $8^1/_2$ Uhr begann die Wanderung. Ein steiniger Weg, nicht schlechter, als die Saumthierpfade bei Zermatt, führt durch den Thalgrund hin, zuerst auf der südlichen Seite, später auf dem linken, nördlichen Ufer. Die Sonne schien heiß und machte es verständlich, daß ein Theil des Wiesengrases ungeschnitten verdorrte. Da es mir gestattet war, den Zug zu eröffnen, so ver-

zögerte ich das Tempo abſichtlich, unbekümmert um die aufmunternden Zurufe meiner Freunde, damit der Kaiſer Sich in aller Behaglichkeit an den Eindrücken der Landſchaft erfreuen konnte. Dieſe Freude war groß und tief empfunden und veranlaßte ein eingehendes Geſpräch über Hochgebirge und ihre Eigenthümlichkeiten. Im Anblick des vor uns aufſteigenden, wenn auch fernliegenden Gletſchers, konnte manche feſtſtehende Eigenſchaft dieſer Eisgebilde anſchaulich beſchrieben werden. Der Kaiſer ergriff Alles dies mit jener Unmittelbarkeit und Energie, welche Ihm eigen iſt.



Der Buarbrae.

Da das Thal eine eigentliche Sohle nicht beſitzt, ſo hält ſich der Weg ſtets hart am Waſſer; dasſelbe bildet einen ſtarken Gebirgsſtrom und hat etwa zwei Drittel von dem Volumen der Viſpach. Im Grunde, wie hoch hinauf an den Hängen, iſt



Buarbrae bei Odde. Hardanger

reiche Vegetation ausgeſtreut. Nadelhölzer treten ganz zurück und Erlen ſpielen die Hauptrolle. Wie ein heimathlicher Gruß erſcheinen der rothe Fingerhut und das noch mehr verbreitete Aconitum (Eiſenhut), viele bekannte Compoſiten, die blaue Glockenblume, die Wicke, das Epilobium und eine gelbe Potentilla. In der Höhe findet ein Wechſel graubrauner nackter Felsflächen mit Stücken einer grünen Pflanzendecke ſtatt, und Schuttmaſſen am Fuße des Hanges zeigen den Verwitterungsproceß des Gebirges.

Nach kaum zweiſtündigem Marſch ſtanden wir vor dem Gletſcher, deſſen Ende in dem Niveau von 350 m liegt. Es war das erſte Mal, daß der Kaiſer einen echten Gletſcher aus unmittelbarer Nähe ſah. Wenn dieſe Nähe auch einen Ueberblick über das ganze Gefilde ausſchloß, ſo ermöglichte ſie dafür ein genaues Betrachten des ſteilen Endes. Ganz nach dem Typus des Rhonegletſchers drängt ſich das Eis, zwiſchen den felſigen Endköpfen der ſtark geneigten Gletſchermulde hindurch, bis zu der Stelle, wo der eigentliche Thalgrund beginnt. Man ſieht hier recht deutlich, wie die Configuration des Gebirges mitbeſtimmend iſt für die Erſtreckung des Gletſchers.

Nicht weit von der Stelle, wo der Bach hervorquillt, machte der Kaiſer Halt und betrachtete die vielfach zerklüftete Eismaſſe.

Die Spalten und Riſſe eines Gletſchers ſind, wie die Form eines Waſſerfalles, abhängig von Durchſchnittsneigung des Untergrundes und von der wechſelnden Folge ſtärker und ſchwächer geneigter Theile. Sie tragen nicht wenig dazu bei, beſonders wenn der Beſchauer dicht davor ſteht, dem Gletſcher den Stempel des Chaotiſchen und Sinnverwirrenden zu geben; haben aber noch die andere Folge, daß ſie dem Eiſe ein Farben-

ſpiel entlocken, an welchem alle Nüancen von Dunkelblau bis Weiß betheiligt ſind; zuweilen macht ſich auch ein Stich ins Grüne geltend. Oft ſchimmern die Eiswände, beſonders wenn ſie durch einen friſchen Bruch freigelegt ſind, wie die glaſige Maſſe bläulichen Quarzes. In der Tiefe der Spalten lagert ein dunkles Blau, und dünne Scheidewände von Eis laſſen die lichteren Töne austreten; es gibt auch Wände von rahmigem Weiß und ſolche, deren Durchſichtigkeit wie von einer Wolke getrübt iſt.

Alle dieſe Erſcheinungen zeigte der Buarbrae in ſeltener Reinheit, weil ſeine Oberfläche nicht, wie die vieler anderer Eisſtröme, mit Geſteinsſchutt bedeckt iſt. Ganz fehlt derſelbe zwar nie; er kann aber dem Auge unſichtbar bleiben oder als Schuttwall der Felseinfaſſung erſcheinen. Denn ſo lange Verwitterung beſteht — was bis zum Ende der Welt der Fall ſein wird —, ſo lange werden Trümmerſtücke des benachbarten Gebirges auf den Gletſcher fallen und, weil ſie von ihm weiter getragen werden, ſich zu einem Wall anordnen, einer ſogenannten Moräne. Es ſind deren ſtets zwei vorhanden: eine auf jeder Seite. Durch Zuſammenfließen von zwei Eisſtrömen entſteht aus den beiden inneren Moränen eine »Mittelmoräne«, ſo daß unterhalb des Zuſammenfluſſes drei Schuttwälle vorhanden ſind. Da, wo der Gletſcher endet, werden ſämmtliche Trümmer abgeſetzt und bilden die ſogenannte Stirnmoräne. Dieſe iſt es, welche oft als Thalſperre erſcheint, wenn kein Gletſcher mehr vorhanden iſt; dann kann ein See entſtehen, deſſen häufiges Auftreten in Norwegen ſomit auf eine vergangene Epoche größerer Eisverbreitung hinweiſt.

Das eigentliche Geheimniß der Gletſcher-Phänomene, ſeiner Bewegung, ſeiner Zerklüftung und ſeiner Lawinen beruht auf der Eigenſchaft des Eiſes, ſehr ſpröde gegen Zug, ſehr plaſtiſch

gegen Druck zu ſein, beſonders in der Nähe des Schmelzpunktes Sobald dasſelbe einem Zuge ausgeſetzt iſt, bricht es oder ſtrebt darnach, zu brechen; und ein ſolcher Zug kann durch die eigene Schwere oder durch den Stoß fallender Eisſtücke bewirkt werden. Wenn Spalten vorhanden und wenn ihre Scheidewände durch Thauproceſſe modellirt ſind, ſo entſtehen Eisfiguren aller Art, und Theile der geneigten Gletſcheroberfläche können ſich ganz und gar in ſolche Figuren auflöſen. Stehen dieſelben ſchräg, iſt der Sockel durch Abſchmelzen dünn geworden, ſo bewirkt die eigene Schwere der Figur ein Abbrechen und Fallen auf andere Figuren; durch Erweiterung und Wiederholung dieſes Proceſſes entſteht dann eine ſogenannte Eislawine. Es gibt deren ſehr mächtige und andere von geringerer Gewalt. Der Kaiſer ſollte Gelegenheit finden, dieſes Phänomen kennen zu lernen, ſowohl am Buarbrae, wie auch ſpäter und in größeren Dimenſionen am Suphellebrae.

Ein anderes Phänomen, welches ſchließlich, ſeiner Entſtehung und ſeinem Weſen nach, identiſch mit dem geſchilderten iſt, überraſchte den kaiſerlichen Reiſenden eine Stunde nach Deſſen Ankunft am Buarbrae und gab meinen allgemeinen Ausführungen eine draſtiſche Beſtätigung.

Der Gletſcher iſt im Sommer eine abthauende Maſſe, deren Schmelzwaſſer durch Klüfte und Spalten auf den Felsgrund gelangt und zwiſchen dieſem und dem darüber gelagerten Eiſe abfließt;

es tritt schließlich als ein schäumender, durch Gesteingrus getrübter Bach in das Freie. An dieser Austrittsstelle pflegt sich ein größeres oder kleineres Eisgewölbe zu bilden: das sogenannte Gletscherthor. Zuweilen kann man in dasselbe eintreten und ist dann meist entzückt von dem schimmernden Glanz dieser blauen Grotte. Oft aber warnt eine Schuttmasse von Eistrümmern vor der Gefahr, welche droht. In Folge der Structur des Gletschereises können sich Schichten des Gewölbes ablösen und niederfallen. Das geschah gegen 11½ Uhr Mittags am Buarbrae und noch dazu in großartigem Maßstabe. Das Imponirende solcher Vorgänge liegt zum Theil in der ruhigen Plötzlichkeit ihres Auftretens. Durch nichts künden sie sich an; lautlos vollzieht sich die Lockerung der Eismassen, bis dann mit einem Schlage dröhnender Donner entsteht und eine weiße Masse niederstürzt.

Ich habe einmal den Einsturz eines Hauses gesehen; damit hatte der Vorgang die meiste Aehnlichkeit. Aller Blicke wandten sich dem Gletscherthore zu, dessen Gewölbe nun noch höher getrieben war. Der Strom nahm die hellblauen Eisblöcke auf, wirbelte sie umher, tauchte sie auf und nieder. Viele Blöcke wurden von der Gewalt des Wassers weggerissen, andere wurden am Ufer aufgestaut, noch andere zerschellten an den großen Felstrümmern, welche aus dem Flußbett aufragten. Das Schauspiel war eben so packend durch die heftige Bewegung und das laute Brausen, wie durch den Farben- und Durchsichtigkeitsunterschied des Eises und des Wassers. In diesen schmutzigen Fluthen erschienen die hellaufschäumenden, umhergeschleuderten Blöcke wie die kämpfende Unschuld in dem Meer der Sünde.

Der Antheil, welchen der Kaiser an dem Phänomen nahm, veranlaßte Seine Majestät, näher an den Gletscher heranzugehen,

Frühstück am Fuss des Buarbrae

als mit absoluter Sicherheit verträglich schien. Daraus hat dann ein unberufener, heimlicher Beobachter die Sensationsnachricht entstehen lassen, der Kaiser sei am Buarbrae durch fallendes Eis in Lebensgefahr gerathen.

Der Aufenthalt am Rande des Gletschers dauerte nahezu $2^1/_2$ Stunden. Das improvisirte Lager wurde auf Felsengrund aufgeschlagen, dem eine dünne Rasendecke auflag. Ringsumher war üppige Vegetation, in nächster Nähe eine gemähte Wiese mit Heustadeln. Am Fuße des Gletschers und auf den einfassenden Felsen standen Farne, blühende Kräuter und Erlengebüsch; auch auf einem Felsen inmitten des Gletschers war Pflanzenleben bemerkbar. In den Alpen findet man nicht selten gletscherumschlossene Felsinseln, welche dem Botaniker reiche Ausbeute liefern. Die bekanntesten Beispiele sind die Isola Pers bei Pontresina und der Jardin bei Chamonix. Dieselben liegen aber in 2700 bis 2900 m Höhe, d. h. in Niveaus, welche das norwegische Gebirge überhaupt nicht erreicht. Selbst in 3900 m, am Grand Paradis, habe ich an einer Felswand blühende Kräuter (den Ranunculus glacialis und eine Thlaspi-Art) von der Ueppigkeit gepflanzter Gartengewächse angetroffen.

Auf dem Boden unseres Frühstücksplatzes wurde ein großes Tischtuch ausgebreitet und mit dem Inhalt dreier großer Körbe beschwert. Der Kaiser nahm Platz auf einem der Körbe; wir Anderen legten uns nieder oder standen umher, und eine fröhliche Mahlzeit begann. Dazu schien die Sonne hell und warm, und das trug nicht wenig zu dem allgemeinen Frohsinn bei. Kein Wunder, daß die Stunden so schnell verliefen, daß der Leibarzt an das sapienti sat erinnerte. Sehr schwer entschied sich der Kaiser zum Aufbruch, und um 1 Uhr begann der Rückmarsch. Mittlerweile hatten unsere photographischen

95812

Apparate nicht bloß den Gletſcher fixirt, ſondern auch die, welche ihn bewunderten.

Innerhalb des ziemlich ebenen Thalſtückes, das zunächſt paſſirt wurde, fanden wir viele Eistrümmer des Gletſcherthores an das Land geſchwemmt und betrachteten es als eine uns zugefallene Miſſion, die armen Verirrten von Neuem flott zu machen,

was viel Zeit wegnahm. Anderthalb Stunden ſpäter gelangten wir nach einem heißen Marſch wieder an das Ufer des Sandvenvand. Der Kaiſer ſetzte Sich auf einen Stein vor der Hütte, welche dem Waſſer zunächſt lag, und verblieb daſelbſt längere Zeit. Dann ſchiffte Sich der hohe Reiſende ein, fuhr über den See und begab Sich in derſelben Begleitung, wie am Morgen, im Karriol über das Moränen-Eid nach Odde hinunter, wo

eine kleine Gruppe von Reisenden und Norwegern an der Landungsstelle versammelt war.

Einer der letzteren hatte zwei Körbe mit Erdbeeren in den Armen. Seine Majestät nahm dem Biedermann die Körbe Selbst aus der Hand und reichte demselben Sein Bildniß auf einem 20-Markstück. Der alte Norweger wog die Goldmünze in der Hand, ohne recht zu wissen, was sie bedeutete und Wer sie ihm gegeben? Er ließ sich vom Kaiser versprechen, daß ihm die Körbe wieder ausgehändigt würden, und begriff nicht, wie seine Erdbeeren gegen 18 norwegische Kronen — denn so lehrten ihm kundige Landsleute — eintragen könnten. Nun fuhr der Kaiser an Bord zurück, mit den drei Herren des Gefolges und den Erdbeeren, welch' letztere geheimnißvoll für eine Bowle aufbewahrt wurden.

Während des Tages war das Barometer um 4 mm gefallen, und während der Nacht vom 5. zum 6. Juli wiederum um 6 mm. Von Norden her, aus dem offenen Ende des Sörfjord quollen langgestreckte Wolken hervor, — eine Erscheinung, welche im Gebirge jederzeit schlechtes oder trübes Wetter verkündet. Wer Pontresina und das Ober-Engadin kennt, der kennt auch die »Malojawürmer«, d. h. die Wolken, welche ein südwestlicher Wind auf der Höhe des Malojapasses bildet und in das Innthal überquellen läßt. Während der zweiten norwegischen Reise Kaiser Wilhelm's II. gehörten die »Malojawürmer« zu den häufigst wiederkehrenden Attributen der Fjordberge.

Offenbar bereitete sich nun auch im Sörfjord ein Wandel des Wetters vor. Die vorangegangene exceptionelle Trockenheit, wie sie sich in verbrannten Wiesen und staubigen Straßen bekundete, ließ einerseit einen Witterungsumschlag erwünscht erscheinen, andererseit war zu befürchten, daß uns das nor-

wegiſche Klima auf Wochen hinaus ſein wahres Geſicht in Form von Regen, Nebel und Wind zeigen würde.

Der Umſchlag vollzog ſich ganz langſam; der Himmel änderte ſeine Farbe allmählich aus blau in ein bläuliches Weiß; die Sonnenſcheibe blieb ſichtbar in dem lichten Dunſt, welcher die Atmoſphäre erfüllte. Mit Ausnahme der erwähnten wurmartigen Wolken in der Nähe des Horizonts waren keine Wolkenbildungen vorhanden. Von Norden ging ein ſtarker Wind, ſtetig fiel das Barometer, und in der Frühe des 7. Juli, wo der Regen heftig niederging, ſtand das Barometer 24 mm niedriger als zwei Tage zuvor, bei dem Aufbruch zum Buarbrae.

Der Kaiſer hatte vielen Herren des Gefolges Urlaub ertheilt, damit ſie in Odde an Land gingen. Der hohe Herr Selbſt dagegen durfte Sich dieſe Muße nicht geſtatten; denn der »Greif«, welcher wiederholt die Staatsdepeſchen und die Privattelegramme Seiner Majeſtät an Land gebracht und die für den Kaiſer eingelaufenen an den Zwiſchenſtationen abgeholt hatte, war am Morgen des 6. Juli vor Odde eingelaufen. Der Aviſo brachte die nach Stavanger dirigirte Courierſendung und ſollte noch an demſelben Tage mit den amtlichen Schriftſtücken, den Allerhöchſten Entſcheidungen und den für Ihre Majeſtät die Kaiſerin beſtimmten Briefſchaften zurückgehen.

Wenn man bedenkt, daß allein mit den direct an den Kaiſer adreſſirten Briefen und Immediatgeſuchen täglich ein mittelgroßes Zimmer tapezirt werden könnte, und daß dieſe Fülle doch nur etwas Nebenſächliches iſt im Vergleich zu den eigentlichen

Regierungsgeſchäften, ſo wird man ſich einen Begriff davon machen können, was es bedeutet: der Courier iſt da. Dann muß ſich das Ohr verſchließen gegen das Donnern der Gletſcher und das Toben der Waſſerfälle; das durch landſchaftliche

Eindrücke verwöhnte Auge, welchem die großen Schriftzüge der Natur durch die Erinnerung immer von Neuem vorgezaubert werden, muß sich in die Züge einer Kanzleischrift vertiefen und über ihrem Inhalt zu Gericht sitzen. Und was für Kämpfe ein gerechter Richter, wenn er menschlich fühlt und denkt, in sich zu bestehen hat, das ahnt ein Jeder, auch wenn die Situation ihm erspart bleibt!

An jenem Vormittag nahm der Kaiser zunächst Kenntniß von den eingelaufenen Privatbriefen und amtlichen Immediatberichten, und dann hatten die Vertreter des Militär- und Marine-Cabinets, des Auswärtigen Amtes und Civil-Cabinets Vortrag. Nachdem Seine Majestät den Vortrag über die schwebenden Fragen der vier verschiedenen Ressorts entgegengenommen und in den eiligen Sachen Allerhöchste Entscheidung getroffen hatte, wurden die zum Abgang bestimmten Postsachen an Bord des »Greif« übergeführt. Diesmal konnte der Kaiserliche Aviso seine Neunzehnmeilen-Stiefel gut gebrauchen (er läuft nämlich in der Stunde 19 Knoten), denn seine Meereswanderung sollte sich bis zur Heimat ausdehnen, von wo die Rückkehr in kürzester Frist erfolgen mußte.

Während der Monarch mit seinen Räthen arbeitete, ging ich an Land. Zweck des Ausfluges war, die Gegend eingehend zu betrachten und einige charakteristische Aufnahmen mit der Camera zu erhalten. Letzteres gelang trotz der beginnenden Luftverschleierung in gewünschter Weise, und ich erhielt nahezu Alles, was für den Sörfjord und die Umgebung Odde's bestimmend ist: nämlich den Blick auf den Sörfjord und die »Hohenzollern« vor der Landungsbrücke; dann ein zweites Bild in derselben Richtung, aber von der Höhe der Moräne genommen, und endlich ein drittes von noch höherem Stand-

punkt aus: die Ansicht des Buarbrae und des Thales, dem dieser Gletscher angehört.

Noch einmal fuhr ich über den Sandvenvand und constatirte in einem Gärtchen des Gaard von Jordal Apfel-, Birnen- und Kirschbäume. Indem wir uns thalauf wandten — Herr Saltzmann nahm denselben Weg — und, rechts aufsteigend, das Gehänge des linken Thalkopfes (Eidesnut) erstiegen, gewannen wir einen Standpunkt, welcher den Buarbrae aus einer Entfernung von etwa 7 km zu überblicken erlaubt.

Das obere Schneegefilde der Folgefond konnte weithin verfolgt werden, und ein einziger Blick genügte zu der Erkenntniß, daß zwei, durch schwarzen Fels getrennte Firnmulden den eigentlichen Buargletscher erzeugten. Das Bild war eingerahmt von den Hängen des Jordals und machte einen alpinen Eindruck. Nicht eine niedrigere Temperatur, sondern nur der niedrigere Sonnenstand deutete dem Kenner an, daß er vor einem nordischen Gletscher stehe.

Um den Aussichtspunkt herum fand sich ein sehr variirtes Pflanzenkleid, und da die übrigen sichtbaren Theile der Berglehnen dasselbe Aussehen zeigten, so ist anzunehmen, daß sich diese Mannigfaltigkeit weithin erstreckt. Aber große Bäume waren nirgendwo zu constatiren, viele Birken waren geköpft — das Laub wird als Viehfutter verwandt — und hatten dadurch den Habitus gekappter Weiden angenommen. Es fanden sich Erlen, Eschen, Haselnuß, Wachholder, Farne, Brombeer, wilde Rosen, das weit verbreitete Galium, weißblühende Dolbenkräuter, blaue Campanula und violette Centaurea.

Das Gras der Wiesen auf dem Hange war der Dürre zum Opfer gefallen; aber in der Tiefe, unmittelbar innerhalb einer Flußkrümmung, bewies eine Reihe hürdenartig geformter

Heuſtadeln, daß der Wieſenertrag die Arbeit lohnte. Dieſe Heuſtadeln ſind charakteriſtiſch für Norwegen; allgemein wird das Heu auf langen Geſtellen aufgeſtapelt, welche einer »stagionata« der römiſchen Campagna gleichen, d. h. aus ſenkrechten Pfoſten und aus zwei bis drei über einander befindlichen horizontalen Stämmen beſtehen. Zwei Schmetterlinge mit roſtrothen, ſchwarzpunktirten Flügeln umflatterten mich, als ich im Schatten einer Erle lag und träumend Stufen in das Eis des Buarbrae ſchlug, dann über das Schneegefilde des gewölbten Folgefond fortwanderte, bis zu dem einzigen Rivalen des Buargletſchers, dem Bondhusbrae.

Geſtärkt durch dieſe wanderluſtige Phantaſie kehrte ich an Bord der »Hohenzollern« zurück und durfte Seiner Majeſtät Bericht über meinen Ausflug erſtatten.

Es mag an dieſer Stelle darauf hingewieſen werden, daß das Firnfeld der Folgefond im Schlitten befahren wird. Ein vor Kurzem ins Leben gerufener Verein, der deutſche Nordlandverein zu Hamburg, hat einen Reitweg herſtellen laſſen, welcher den Zugang zur Firnregion von der Seite des Maurangerfjord erleichtert. Der Weg iſt ſeit dem Juli des Jahres 1890 vollendet; auch hat Seine Majeſtät der Kaiſer von dieſer Thatſache Kenntniß genommen.

Aus den detaillirten Angaben, welche Herr Ed. Weſterich, Vorſtandsmitglied jenes Vereins, mir überſandt hat, iſt Folgendes hervorzuheben.

Der neue Reitweg nimmt ſeinen Anfang in Sundal am Maurangerfjord (Weſtſeite des Folgefond-Plateaus) und führt in dem Thal des Bondhus-Gletſcher 780 m hinauf zu den Sennhütten von Garshammer. Von hier ſteigt man zu Fuß ſehr bequem in 2 Stunden langſamen Gehens bis zu dem

Niveau von 1330 m, wo die zusammenhängende Firndecke beginnt und das Schlittenfahren seinen Anfang nehmen kann. Die Fahrt hat etwa eine westöstliche Richtung und führt quer über das flache Gewölbe des Folgefond; der höchste Punkt soll 1770 m hoch liegen. Man kann die Schlittenreise bis zu dem Firnsaum der Weststeite ausdehnen und dann zu Fuß längs des Buarbrae oder durch das Thal von Tokheim nach Odde niedersteigen. Der Abstieg ist aber steil, wohl auch nicht ganz frei von Schwierigkeiten; deshalb werden Viele vorziehen, umzukehren und auf der vorhandenen Schlittentrace den Ausgangspunkt wieder zu erreichen. In dieser Anordnung würde die Abwesenheit von Sundal 10 bis 11 Stunden dauern, wovon sechs auf die Schlittenfahrt hin und her entfallen. Gewiß werden Alpinisten lieber zu Fuß über den Firn wandern, aber das Vorhandensein eines guten Weges bis zum Niveau von 750 m bleibt unter allen Umständen eine große Annehmlichkeit. Wie nützlich übrigens Schlitten im Hochgebirge werden können, das hat der französische Gelehrte Herr Janssen gezeigt, der sich im Sommer 1890, von den Grands Mulets aus, auf den Montblanc-Gipfel ziehen ließ.

Bald nachdem der Kaiserliche Aviso expedirt war, lichtete auch die »Hohenzollern« die Anker, um wieder durch den Sörfjord zu fahren, dann aber nach rechts in den »Widerhaken« einzuschwenken, in den 25 km weit erstreckten Eidfjord. Im Grunde desselben liegt Vik, der Ausgangspunkt für den Besuch eines berühmten Wasserfalles, des Vöringfos.

Die Fahrt erstreckte sich über den Nachmittag und die ersten Abendstunden. Die Kaiserliche Yacht hatte etwa 35 Seemeilen von Odde bis Utne zurückzulegen, wo der Sörfjord ausläuft. Der Kaiser ging auf Deck spazieren und genoß

noch einmal den Blick über den Sörfjord. Die höchsten sichtbaren Theile der Folgefond zeigten wässrig graue Eismassen zwischen den ganz weißen Schneedecken. Allmählich legten sich Wolken an die Berge, die Natur strebte ins Graue, ein heftiger Wind blies die Stühle auf Deck um. Nur die Wasserfälle blieben, was sie waren, und unverändert in Masse und Geschwindigkeit stürzten sie das Schmelzwasser der Folgefond in die See.

Durch den Besuch des Buarbrae und die beobachteten Erscheinungen angeregt, lenkte der Kaiser das Gespräch noch einmal auf Gletscher und ließ Sich dann ein Kapitel aus einem Buche vorlesen, in welchem dieses Hochgebirgsphänomen eingehend behandelt ist.

Darüber verfloß die Zeit, innerhalb welcher Utne am gleichnamigen Fjord erreicht wurde. Hier ist eine Telegraphenstation. Nach Abgabe und Empfang der Telegramme lief die Kaiserliche Yacht in den Eidfjord ein, ostnordöstlich steuernd, und warf gegen 7 Uhr Abends Anker vor Vik. Auch dieser, am tiefsten gegen das Festland eindringende Theil des Harbangerfjords trägt das Gepräge des Wilderhabenen, obwohl die Schneegefilde weiter zurückliegen. Aber das Plateau, in welches der Eidfjord eingelassen ist, erhebt sich zu bedeutenden, Firn und Gletscher tragenden Gebirgen, unter denen vor Allem der Harbanger Jökul zu nennen ist; letzterer steigt zu 2000 m auf. Ein anderer Berg im Süden der weiten Fjeldöde ist der Haarteig mit 1700 m Höhe.

Vik liegt in einer Bucht, welche vornehmlich von dem Berge Vindaxlen beherrscht wird. In dem Regenwetter, welches uns am Sonntag, den 7. Juli, einhüllte, erschien die Landschaft unwirthlich. Wie viel unwirthlicher mußte es erst auf

den Hochgefilden ſein, von deren Abſtürzen Vik eingefaßt wird. Es laufen von Vik aus Wege — keine Fahrſtraßen — über das Fjeld in verſchiedenen Richtungen nach Oſten, Südoſten und Süden. Sie führen nach beſchwerlichen Märſchen von 60 bis 100 km in die langerſtreckten, mit Fahrſtraßen verſehenen Thäler des ſüdöſtlichen Norwegen, nach Hallingdal, Numedal und Telemarken.

Fahrſtraße zum Vöringfos.

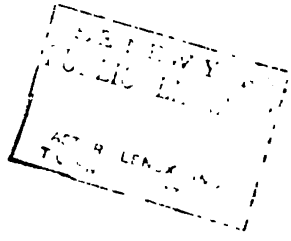
Die Plateauabſtürze ſind hier beſonders reich an Waſſerfällen; einer derſelben, der Vöringfos, erfreut ſich europäiſchen Rufes. Wenn der Anblick nicht ganz den Erwartungen entſpricht, ſo kann es nur deshalb ſein, weil dieſelben zu hoch geſpannt wurden. Man kann ja auch ſeinem Mitmenſchen keinen ſchlechteren Dienſt erweiſen, als dadurch, daß man ihn zu laut preiſt. Schön iſt der Fall unter allen Umſtänden. Einen Fluß 150 m tief in eine Art von Felsbrunnen ſtürzen zu ſehen und ſtürzen zu hören, das bleibt ein packendes Schauſpiel. Außerdem führt der Weg zu dem Vöringfos durch großartige wilde Felsſcenerien, welche aus den ſchroffen Wänden ſchiefrigen, kryſtalliniſchen Geſteins gebildet werden. Moränen, Trümmerwälle und, in der zweiten Hälfte des

Weges, eine alpine Vegetation verleihen dem Ausflug das Großartige eines Alpenmarsches.

Ganz analog der Bildung im Süden von Odde findet sich auch bei Vik eine große Moräne, welche das Thal zwischen Vindaxlen und dem Skoddalsfjeld sperrt. Dahinter dehnt sich 4 km lang ein See aus, der Oifjordvand, von noch größerer Schönheit als der Sandvenvand bei Odde. Eine Fahrstraße, neu vollendet, zum Theil in den Fels gesprengt, sehr pittoresk, führt längs des Westufers und gestattet einen Blick auf das gegenüberliegende; schließlich tritt man in einen großen Kessel, in welchen zwei Thäler münden. Eines derselben wird von der Björeia durchflossen, welche $2^1/_2$ Stunden oberhalb den Vöringfos bildet. Die Stelle, auf welche der Fall aufschlägt, liegt etwa 444 m über dem Eidfjord, d. h. dem Meeresspiegel. Bis zu dieser Höhe also zieht sich die Thalsohle in das Massiv hinein; dann vermitteln steile Felsen die Verbindung mit dem Fjeld der Höhe.

Der Vöringfos.

Kaiser Wilhelm II. an Bord der „Hohenzollern" den Gottesdienst abhaltend



Der Ausflug zu dem Vöringfos wurde nur von einem Theil des Gefolges unternommen, und zwar am Nachmittag jenes erſten, in Norwegen verlebten Sonntags. An dieſem, wie an allen folgenden beſichtigte der Kaiſer das Schiff und die Beſatzung und vereinigte dann die Offiziere und Mannſchaften der »Hollenzollern«, ſowie die Herren der Begleitung, zum Gottesdienſt auf dem Vordeck.

Der Kaiſer, im Dienſtanzuge des deutſchen Admirals, trat vor einen Altar, welchen die Kriegsflagge deckte; zu beiden Seiten ſtanden die Mannſchaften in militäriſcher Aufſtellung und Haltung, davor der Commandant und die Offiziere, daran anſchließend das Gefolge, an ſeiner Spitze Graf Walderſee. Der Kaiſer las nun das Eingangsgebet und darauf eine Predigt, welche durch Kürze und Verſtändlichkeit zum Herzen ſprach. In dem Schlußgebet wurde der Gefahr und der harten Arbeit des Seemannsberufes gedacht. Gefahr aber und harte Arbeit machen gottesfürchtig. Dann folgte das Vaterunſer. Die ſchlichte Feier erinnerte an den preußiſchen Feldgottesdienſt; ſie wirkte, wie dieſer, erhebend.

Seine Majeſtät verbrachte den Sonntag in Zurückgezogenheit. Während des Vormittags regnete es gleichmäßig ſtark, aber die Temperatur blieb angenehm und hielt ſich während des ganzen Tages zwiſchen 16°C. und 17°. Als am Nachmittag der Regen ein wenig nachließ, beſchloſſen Major von Bülow und ich, die Excurſion nach dem Vöringfos zu unternehmen; wir hatten die Freude, eine allmählich wachſende Zahl von Begleitern zu finden, und ſchließlich verließen wir Vik in einer Karawane von neun Karriols. Da das Wetter ſich langſam beſſerte, vor Allem der Blick durch Nebel unbehindert blieb, ſo wurde der Ausflug zu einem Genuß für Körper und Seele und zu einer ſehr werthvollen Quelle der Belehrung.

Mit dem Besuch in Vik, welches Freunden norwegischer Landschaft als ein Centralpunkt für Wanderungen empfohlen werden muß (ein Hôtel in Schweizerstil ist auch bereits vorhanden), war unsere Aufgabe für das Hardangergebiet im Grunde erledigt.

Alles Sehenswerthe daselbst konnte ja doch nicht gesehen werden, und auch das Schöne ist der Monotonie unterworfen. Da das Programm zunächst den Besuch des nördlicher gelegenen Sognefjords ins Auge faßte, so war der Abwechselung wegen beabsichtigt worden, eine $1^1/_2$tägige Landreise einzuschalten und auf diese Weise von dem einen Fjord zu dem anderen zu gelangen. Der Ausgangspunkt sollte die Ortschaft Eide sein, am Nordende des Gravenfjords, welcher in den Utnefjord mündet.

Dorthin dampfte die »Hohenzollern« am Morgen des 8. Juli, und die liebliche, dicht bewaldete Landschaft des engen Gravenfjord bot einen angenehmen Gegensatz zu der wilden Scenerie um Vik. Seine Majestät hatte Sich, im Hinblick auf das noch unsichere Wetter, die Entscheidung über die Wahl des Weges, ob zu Lande oder zu Wasser, vorbehalten, und befahl in Eide, daß Alles an Bord blieb und daß der Sognefjord auf dem Seewege über Bergen erreicht werden sollte. Dadurch wurde die inland gelegene Stadt Vossevangen nicht berührt, welche mit Bergen durch eine Sackeisenbahn verbunden ist.

Da der Kaiserliche Courier aus Deutschland dorthin bestellt war, so gab mir Seine Majestät den Auftrag, die Landreise auszuführen, den Courier in Vossevangen aufzusuchen, ihn stehenden Fußes nach Bergen zu schicken, mich selbst aber nordwärts über den Paß von Stalheim nach dem Näröfjord zu begeben und daselbst die Ankunft der »Hohenzollern« zu erwarten. Ich hatte nur eben Zeit, die nothwendigsten Reiseartikel in buntem

Durcheinander in eine große Tasche zu werfen — denn die »Hohenzollern« sollte ungesäumt weiter nach Bergen dampfen —, mich bei Seiner Majestät abzumelden und die Kaiserliche Yacht zu verlassen. Major v. Scholl hatte Erlaubniß erhalten, die Landreise mitzumachen.

In Eide waren viele Fremde versammelt, welche gehofft hatten, den Kaiser zu sehen, und sich enttäuscht fühlten. Sie beobachteten statt dessen, wie die »Hohenzollern« wieder in See ging. In dem Bericht eines Augenzeugen über diesen Vorgang hieß es sogar: die Kaiserliche Yacht sei vor Eide festgefahren und habe nur mit Mühe wieder losgemacht werden können.

Der Sachverhalt ist dieser: die »Hohenzollern« gebraucht viel Platz zum Drehen, und der enge Gravenfjord bot diesen Platz nicht, deshalb mußte das Schiff mit Trossen herumgeholt werden. Ein Kutter wurde zu Wasser gelassen; seine Mannschaft befestigte an den nahen Felsen schwerere Schiffstaue (Trossen), mit deren Hülfe die Wendung des 82 m langen Fahrzeuges auf der 200 m breiten Wasserfläche ermöglicht wurde. Erschwert ward das an sich schwierige Manöver durch das Einsetzen der Fluthströmung. Der Kaiser folgte der Evolution von der Commandobrücke aus und sprach nach Beendigung derselben dem Commandanten Herrn von Arnim die Allerhöchste Befriedigung aus für die bewiesene Präzision und Schnelligkeit.

Im Augenblick der Abfahrt wurde ein Begrüßungstelegramm Seiner Majestät König Oskar's II. von Schweden und Norwegen, welcher zur Zeit in Kristiania weilte, an Bord gebracht.

Umgehend erwiderte der Kaiser dasselbe und dankte dem Könige darin in warmen und herzlichen Worten für die Anweisungen, welche den norwegischen Behörden im Interesse der

Kaiſerlichen Reiſe zugegangen waren. Dieſe Anweiſungen betrafen vornehmlich den telegraphiſchen Verkehr und beſtimmten, daß alle Telegramme des Kaiſers, die privaten wie die amtlichen, als Staatsdepeſchen behandelt würden. Mit anerkennenswerthem Eifer und großer Gewiſſenhaftigkeit kamen ſämmtliche norwegiſche Telegraphenbeamten dieſen Anordnungen nach, und am Schluß der Reiſe nahm der Kaiſer Anlaß, Seinem Allerhöchſten Dank dafür Ausdruck zu geben.

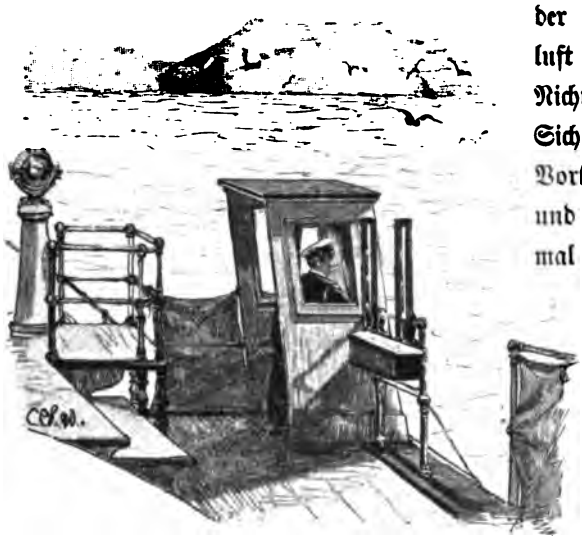
Da ich nun für die nächſten 36 Stunden von der Reiſe des hohen Herrn ausgeſchloſſen blieb, ſo konnte ich auch keine Beobachtungen als Augenzeuge machen. Deshalb muß an dieſer Stelle Herr von Kiderlen die Rolle des Hiſtoriographen übernehmen, denn ſeine Mittheilungen liegen den folgenden Angaben zu Grunde.

Die Fahrt ging meerwärts durch die bereits genannten Becken des Hardangerfjords: durch Samlen-, His- und Silbefjord an der Varald-Inſel vorbei. Die Landſchaft, welche bei der Hinfahrt in hellem Sonnenſchein dagelegen hatte, erſchien jetzt in jenen dunkleren Tönen, welche feuchte Luft den Bergen verleiht, und ſo wurde dem Auge neue und reiche Abwechſelung geboten. Auch hängen ja die Eindrücke, welche in dem Reiſenden zu Stande kommen, nicht wenig von der Richtung ab, in welcher der Weg durchmeſſen wird; ein Hinweg zeigt eine andere Folge von Landſchaftsbildern als ein Rückweg.

Der Kaiſer ſaß während der ganzen Fahrt in einem der kleinen Pavillons, welche auf der Höhe eines jeden Radkaſtens angebracht ſind. Dieſelben wurden erſt in jüngſter Zeit auf den beſonderen Befehl des Kaiſers errichtet, Deſſen eigene Erfindung ſie ſind. Sie könnten mit den Schutzvorrichtungen für Führer und Heizer auf Lokomotiven verglichen werden; denn ſie ſind nach

hinten offen und haben vorn und zu beiden Seiten Glasfenſter, geſtatten alſo freien Umblick und ſchützen doch vor Wind und Wetter. Innen iſt an der Vorderſeite ein Klapptiſch angebracht, auf den beiden Seiten je ein Klappſtuhl.

Durch dieſe Einrichtung iſt es Seiner Majeſtät möglich, auch bei regneriſchem Wetter auf Deck zu arbeiten und die Wohlthat der friſchen Seeluft zu genießen. Nicht ſelten läßt Sich der Kaiſer hier Vortrag halten, und mehr als einmal hat die Plattform des Radkaſtens der »Hohenzollern« die Rolle eines Kaiſerlichen Cabinets geſpielt. Das erwartete Eintreffen des Couriers in Bergen, der bereits am nächſten Morgen neue Entſcheidungen Seiner Majeſtät nach Deutſchland bringen ſollte, hielt den Kaiſer an den kleinen Schreibtiſch des Pavillons gefeſſelt.



Nachdem die Varaldinſel und der Kvindherredfjord paſſirt war, verließ die »Hohenzollern« das Gebiet des Hardanger und wandte ſich nordwärts in den engen Kanal, welcher die ſchon erwähnte Inſel Tysnaes von dem nächſtgelegenen Lappen des ausgefranſten Feſtlandes trennt, in den Lockſund. Die Vegetation wird hier plötzlich wieder üppig. Die ziemlich ſteil gegen das

Waſſer abfallenden Berge ſind dicht beſtanden mit Laub und Nadelholz; von Zeit zu Zeit tauchen kleine Häuſergruppen auf, da wo ſich Lichtungen finden.

Der Lockſund führt in ein neues Seebecken, welches durch Schären gegen den Ocean geſchützt iſt, in den Björnefjord. Küſte und Inſeln ſind hier ähnlich gebildet wie bei Stavanger am Buknfjord und wie bei der ſüdweſtlichen Erweiterung des Hardangerfjords. Dieſer weite See iſt an ſeinem Rande mit zahlreichen Inſeln beſetzt, welche oft nur aus kahlen, runden Felsrücken beſtehen. In immer größere Ferne rücken die Schneeberge, und alle anderen überragend, den ſchneeweißen Bogen ſcharf gegen den Himmel abhebend, ſendet die Folgefond den letzten Gruß.

Die »Hohenzollern«, indem ſie einen nördlichen Kurs, der Küſte parallel, hielt, mußte ihren Weg durch die dichtgeſäete Schärenflur ſuchen und lief am Nachmittag in Bergen ein. Hier erwartete den Kaiſer ein belebtes Bild. Als die Kaiſerliche Yacht in den Puddefjord, den größeren der beiden Bergener Häfen, einlief, ſah man vor ſich die volkreiche Handelsſtadt, welche ſich hart an das Gebirge von Floifjeld anlegt und zu dieſem aufzieht. Im Hafen lag ein engliſches Geſchwader

von vier großen Panzern und einem Aviſo vor Anker; ferner

ein halbes Dutzend englischer Privat-Yachten, von denen die dem Yachting Club von Cowes angehörigen die englische Kriegsflagge führen. Auf der ruhigen Wasserfläche kreuzten zahlreiche Vergnügungsboote und kleinere Fahrzeuge, dicht besetzt mit Passagieren. Dieselben waren durch die unerwartete Nachricht von der Ankunft des Kaisers angelockt und drängten sich auf Deck, während andere Tausende auf dem Ufer, nahe der Landungsbrücke standen.

Kaum war der Anker der »Hohenzollern« gefallen, als der englische Admiral einen Offizier an Bord sandte, um anfragen zu lassen, ob er den Deutschen Kaiser begrüßen dürfte. Seine Majestät ließ jedoch danken, Willens, das Incognito streng gewahrt zu sehen.

Nach dem früh eingenommenen Mittagsmahl beurlaubte Seine Majestät den größeren Theil der Herren des Gefolges an Land, wo dieselben, weil doch einer davon der Kaiser sein mußte, mit respectvoller Neugierde betrachtet und geleitet wurden.

Um das Erscheinen des Kaisers wurden die Bergener durch das Eintreffen des Couriers gebracht, den ich in Vossevangen finden und nach Bergen dirigiren sollte. Mein Suchen war jedoch vergeblich gewesen, weil der Feldjäger später in Bergen eintraf, als erwartet wurde, und dort sogleich zurückgehalten werden konnte. Während das Gefolge sich in der Stadt erging, hielt Regentenpflicht den Monarchen an Bord zurück. Der Kaiser arbeitete drei Stunden hinter einander, dictirte dann noch verschiedene Telegramme oder gab ihren Inhalt an, und konnte Sich erst am späten Abend eine Erholungsfahrt auf der Dampfpinasse der »Hohenzollern« gestatten. Den Kaiser begleiteten Graf Waldersee, Freiherr von Senden und Herr von Lippe.

Zunächſt fuhr Seine Majeſtät um das engliſche Geſchwader, welches im hohen Grade das ausgeprägte ſeemänniſche Intereſſe des Kaiſers erregte. An dem Flaggſchiff ließ der Kaiſer langſeit fahren, um dem Admiral einen Beſuch zu machen. Capitän von Senden brachte jedoch die Nachricht zurück, daß der Admiral abweſend ſei; und ſo ſetzte Seine Majeſtät wieder ab, ohne die

Dampfpinaſſe verlaſſen zu haben, und begab Sich auf die andere Seite der fingerförmigen Halbinſel Nordnaes, auf welcher ein Theil von Bergen liegt.

Dort befindet ſich eine kleine, ziemlich tief einſchneidende Bucht, welche ſchlechtweg der Hafen, norwegiſch Vaagen genannt wird. Es iſt der eigentliche Handelshafen, auch ſämmtliche Paſſagierdampfer legen ſich hier feſt. Sein Nordufer heißt

Tydskebryggen, d. h. deutsche Brücke, und erinnert schon durch seinen Namen an die Zeiten, wo die deutsche Hansa ihr Handelsmonopol in Bergen ausübte. Im Norwegischen bedeutet brygge stets eine Anlegebrücke für Fahrzeuge; eine Brücke, welche die beiden Ufer eines Wassers verbindet, heißt bro. Tydskebryggen ist das Centrum des norwegischen Fischhandels, und das Bild, welches der Hafen und die umschließenden Straßen bieten, ist oft bunt und bewegt. Man wußte nicht, daß die kleine Dampfpinasse den Deutschen Kaiser an Bord hatte, und unerkannt kehrte der hohe Herr um 9 Uhr Abends an Bord der »Hohenzollern« zurück, um sich von Neuem in die unterbrochene Arbeit zu vertiefen.

In Bergen mußten Kohlen eingenommen werden: eine ebenso unerfreuliche, wie nothwendige Verrichtung. Das ganze Schiff wird dabei, zum Schutz gegen den schwarzen Staub, mit Segeltüchern bedeckt. Dann kamen die großen Kohlenprähme langseit, und die Arbeit begann. Das Kohlen dauerte bis 4 Uhr Morgens, und wenige Stunden später war die »Hohenzollern« bereits gründlich gereinigt.

In diesem schmucken Zustande lichtete das Kaiserliche Fahrzeug am Dienstag den 9. Juli, Morgens $8^1/_2$ Uhr die Anker und fuhr auf Befehl des Kaisers zunächst um das englische Geschwader herum. Dasselbe setzte sich zusammen aus den Panzerschiffen »Northumberland«, mit dem Vice-Admiral Baird an Bord, »Anson«, »Monarch«, »Iron Duke« und dem Aviso »Curlew«. Soweit die englischen Schiffe nicht mit Kohleneinnehmen beschäftigt waren, standen die Mannschaften, insbesondere die des Admiralschiffes, in Paradeaufstellung und salutirten — obwohl die »Hohenzollern« die Kaiser-Standarte nicht geheißt hatte — vor dem Kaiser, der in deutscher Admirals-

Uniform auf der Commandobrücke die Honneurs entgegennahm. Andererſeit hatte die »Hohenzollern« zu Ehren des Geburtstags der Königin von Schweden und Norwegen Topflaggen geſetzt mit der norwegiſchen Flagge im Großtop. Die Kapellen der vier großen engliſchen Schiffe ſpielten abwechſelnd das »Heil Dir im Siegerkranz« und »Die Wacht am Rhein«.

Die Fahrt ging nun von Bergen ab weiter nordwärts längs der ſchärenreichen Küſte bis zum 61.° N. Br., wo der große Sognefjord ſich öffnet. Der Beſuch dieſes Fjords gab der Kaiſerlichen Reiſe ein neues, großartiges Ziel.

Sechſtes Kapitel.

Der Sognefjord öffnet ſich unter dem 61. Breitegrad gegen den Atlantiſchen Ocean; er iſt regelmäßig hin und her gewunden, hat im Mittel einen öſtlichen Verlauf und ſteht — im Gegenſatz zu der ſchiefgeſtellten Axe des Hardangerfjords — ſenkrecht auf der Küſtenlinie.

Von allen norwegiſchen Fjorden iſt er der längſte; ſeine Erſtreckung übertrifft die Entfernung von Berlin nach Dresden (160 km) noch um 20 km, und weil er ſenkrecht zur Küſte liegt, ſo muß er tiefer in das Land eindringen, als irgend ein anderer. Dreht man das Kartenblatt ſo, daß der öſtliche Rand der obere, der weſtliche der untere wird, ſo erſcheint der Sognefjord wie ein Eichſtamm mit wenigen Aeſten, der von dem Meer aus in das Land hineingewachſen iſt. Die Aeſte ſind an Zahl gering, aber ein jeder von ihnen wird durch einen Fjord von großer, wenn auch düſterer Schönheit gebildet. Denn nicht mit Unrecht hat man die Heiterkeit des Hardangerfjords in Gegenſatz zu der düſteren Phyſiognomie des Sognefjords geſetzt; die Eindrücke, welche ſie in uns hinterlaſſen, ſind nicht minder

verſchieden als die, welche durch die Werke Raphaels und Michel Angelos hervorgerufen werden.

Von dieſen Verzweigungen ſind am berühmteſten der Närö-fjord auf der Südſeite, der Lyſter- und der Fjaerlandsfjord auf der Nordſeite. Auch der Aardalsfjord, welcher die Spitze des Hauptfjords bildet, endet vor einem hochanſteigenden Bergcircus. Wie der Hardangerfjord ſeinen großartigen Zug durch die von ihm beſpülte Folgefond erhält, ſo der Sognefjord einen noch großartigeren durch die Nähe des Joſtedalbrae.

Für das Verſtändniß der Gegend und paſſendes Entwerfen von Reiſeplänen iſt es nöthig, den Sognefjord, den Joſtedalbrae und den Nordfjord im Zuſammenhang aufzufaſſen.

Unter Joſtedalbrae wird ein norwegiſches Gebirge, d. h. eine Plateauformation verſtanden, welche ſich etwa 100 km weit aus Nordoſt bis an den Sognefjord erſtreckt. Das Vorhandenſein dieſer Längsrichtung gibt dem Plateau die Geſtalt eines Tonnengewölbes, und ſeine Erhebung bewirkt, daß das eigentliche Hochgefilde mit ewigem Schnee bedeckt iſt.

Die Kuppen, welche ſich über der Gewölbefläche erheben, erreichen zum Theil das Niveau von 2000 m. So wird beiſpielsweiſe die Höhe der Lodalskaupe auf 2070 m angegeben. Von den öſtlich angrenzenden Gebirgsmaſſen des inneren Continentes wird der Joſtedalbrae durch eine Thalſpalte abgetrennt, welche in der Richtung Nord-Süd in den Sognefjord mündet. Dieſes Thal heißt das Joſtedal, hat alſo dem Gebirge ſeinen wenig charakteriſtiſchen Namen gegeben.

Verfolgt man das Thal bis zu ſeinem Urſprung (indem man von dem Hofe Faaberg aus die Nord-Oſtrichtung einſchlägt), ſo gelangt man an eine Waſſerſcheide zwiſchen dem Atlantiſchen Meer und dem Skagerrak. In dieſer findet die

Verknotung des Joſtedalbrae mit dem öſtlich gelegenen Jotunheim oder Jotunfjeldene ſtatt.

Dieſes Gebirge, auf deutſch »Rieſengebirge«, gilt für das wildeſte in Norwegen und wird nicht ungern mit dem Kettenſyſtem der Alpen verglichen. Seine höchſte Erhebung, der Galdhöppig (2560 m), iſt zugleich die höchſte Erhebung Norwegens. Der Sneehättan, 90 km im Nordweſt davon, hat nur 2300 m. Von einem 1600 m hohen Berge aus, dem Jetta im Gudbrandsdal, ſah ich im Sommer 1888 an einem klaren Tage beide Schneegipfel, den Sneehättan, nördlich in 50 km, und den Galdhöppig, ſüdweſtlich in 60 km Entfernung. Viele andere Schneegipfel waren neben dem Galdhöppig ſichtbar, auch ſchöne Schneegrate, wie in den Alpen. Trotzdem hatte ich einen grundverſchiedenen Eindruck und behielt mir vor, gelegentlich an Ort und Stelle zu unterſuchen, zu welchem Gebirgstypus Jotunfjeld denn gehört, dem der Hochgefilde oder der Ketten?

Unſicherheiten dieſer Art beſtehen für Joſtedalbrae nicht; dieſes iſt zu allen Zeiten als echtes Fjeld, welches Kuppen trägt, angeſprochen worden. Mangel an Kenntniß des Hochgebirges hat daraus den größten Gletſcher Europas gemacht. In Wirklichkeit ſtellt die Schneedecke von Joſtedalbrae das größte Firnfeld Europas vor; man ſchätzt ſeine Ausdehnung auf 900 qkm, was alſo der Fläche des Todten Meeres gleich käme und nahezu der doppelten Fläche des Bodenſees.

Während nun die ſüdöſtliche Seite des Joſtedalbrae-Gewölbes gegen das Joſtedal abfällt und ſein ſüdweſtliches, handförmig getheiltes Ende von den nördlichen Verzweigungen des Sognefjord beſpült wird: fließen die Schmelzwaſſer der anderen, d. h. nordweſtlich orientirten Hauptflanke einer anderen Fjordregion zu, der des Nordfjords. Seine Mündung in den

Atlantiſchen Ocean liegt unter ca. 62° N. Br., alſo einen Breitegrad nördlicher als die des Sognefjords, und ſeine Richtung iſt gleichfalls eine weſtöſtliche. Er hat aber nur eine Erſtreckung von wenig über 80 km und iſt kaum halb ſo lang als der Sognefjord. Der Vollſtändigkeit wegen muß erwähnt werden, daß ſich zwiſchen den genannten beiden Meeresarmen noch zwei kleinere Fjords von der Küſte gegen das Land vorſchieben.

Sogne- und Nordfjord verdanken die unvergleichliche Großartigkeit ihrer Ufer und Fernblicke dem Vorhandenſein des Maſſivs von Joſtedalbrae, ſeiner Ausläufer und Einreißungen. Jede Mulde der Höhe wird zu einem Gletſcherbett, jeder Abſturz eines ſolchen zu einer Urſache für Eisbrüche oder Waſſerfälle. Die Verzweigungen des Sognefjords ſchieben ſich nordwärts in das Maſſiv ein und ſetzen ſich dann weiter hinein fort als Thäler und Thalſpalten, in welche, von rechts und links, der Firn des Gewölbes niederſchaut und Gletſcher durch Seitenriſſe niederſenkt. Einen ſolchen Gletſcher, den Suphellebrae, beſuchte der Kaiſer von dem Fjaerlandfjord aus. Auch andere Gletſcher trifft man, wenn man den in den Lyſterfjord mündenden Thälern folgt.

Noch pittoresker vielleicht iſt die Scenerie auf der Seite des Nordfjords. Hier beſteht die Eigenthümlichkeit, daß die Thäler, welche von dem Oſtende des Fjords nach Oſt, Südoſt und Süd in das Gebirge eindringen, mit Stauſeen erfüllt ſind, echten großartigen Alpenſeen, mit einer Umgebung von Gletſchern. Ihre Ufer ſind fruchtbar und mit vielen Höfen beſetzt; ihr Waſſerſpiegel liegt in geringer Höhe über dem Meer; das Gebirge über ihnen erhebt ſich direct bis 1500 m und wird im Hintergrunde von noch höheren Gipfeln überragt. Dieſe Stauſeen ſind ſchmal und haben Längen von 12 bis

16 km. Ihre Entstehung ist dieselbe wie die des Sandvenvand. Die Stirnmoräne alter, einst weit vorstoßender Gletscher, welche jetzt in Zurückgezogenheit leben, hat das Schmelzwasser gezwungen, sich aufzustauen. Die Namen dieser drei Seen in der Folge von Süd nach Nord sind Olden-, Loen-, Strynsvand, von denen der zweite landschaftlich als der großartigste gilt.

Diese allgemeinen Angaben werden besser zum Verständniß der Natur des Sognefjords beitragen als die Beschreibung vieler Details, welche den Leser ermüden und dem Autor nur widerwillig aus der Feder fließen. Der Reisende, dem darum zu thun ist, Norwegens Eigenthümlichkeiten in ihrem größten Maßstab kennen zu lernen, wird den Jostedalbrae mindestens einmal überschreiten. Als Ausgangspunkte eignen sich der Nigardbrae oder der höher gelegene Faabergbrae, beide rechte Zuflüsse des Jostedal. Die über das Gefilde ewigen Schnees gezogenen Wege führen nach Stryn oder Loen. Die Expedition würde also den Lysterfjord bei Marifjaeren verlassen, dann das Jostedal verfolgen, zwischen dem Nigard- und Faaberggletscher aufsteigen, die Fjeldhöhe passiren und den Abstieg zu einem der großartigen Alpenseen bewerkstelligen.

Auf Seiner ersten Reise besuchte der Kaiser den Sognefjord und die Südostseite des Jostedalgebirges. Die zweite Reise des Jahres 1890 sollte ihren Schwerpunkt in dem Nordfjord finden und in dem Besuch der schon erwähnten Alpenseen auf der Nordwestseite des Schneegefildes. Trotz der Ungunst der Witterung ist der Kaiser in der That über den Oldenvand bis zu den Gletschern von Melkevold und Bricksdal vorgedrungen.

Es ist viel belehrender, in einem kurzen Sommer sich auf ein fest umschriebenes Gebiet zu beschränken, dieses gründlich kennen zu lernen, als Zeit mit dem Zurücklegen der Ent-

fernungen zu verlieren, durch welche ſehenswerthe Gebiete von einander getrennt werden. Solche Zeitverluſte ſind gerade in Norwegen ſehr bedeutend, entſprechend der Größe des Landes und der unzureichend entwickelten Beförderungsmittel. Wenn jetzt auch alle großen Fjords von norwegiſchen Dampfern durchſchnitten werden, ſo werden doch viele Punkte, welche für den Reiſenden wichtig ſind, wöchentlich vielleicht nur zweimal angelaufen.

Möglichſt viele Punkte in möglichſt kurzer Zeit zu berühren, mag manchen Menſchen reizvoll erſcheinen, hat aber wenig bildenden Werth. Die vielen lebhaften Einzeleindrücke ver-

wiſchen ſich zu einem tonloſen Grau, — wie die lebhaften Farben einer aufgeſetzten Palette, wenn man ſie durch einander miſcht. Das Rundreiſebillet, welches zu einer Reiſe um die Erde ermächtigt, iſt nicht viel mehr, als ein Theaterbillet. Letzteres berechtigt zum Aufnehmen von Eindrücken und ſchließt das eigene Handeln aus. Der bildende Werth einer Reiſe beſteht aber darin, daß man Eindrücke aufnimmt und gleichzeitig handelt, d. h. ſich körperlich und geiſtig anſtrengt. Deshalb habe ich

Freunden, welchen ein Jahr freier Zeit zur Verfügung ſtand, ſtets gerathen, ſtatt ſich einmal um die Welt fahren zu laſſen, ein beſtimmtes Land, z. B. Indien oder Mexico oder die Vereinigten Staaten, aufzuſuchen und gründlich kennen zu lernen.

Kaiſer Wilhelm's II. Reiſe in Norwegen durfte ſich auch des »multum non multa« rühmen; für ſie kamen Zeitverluſte gar nicht vor. Die Allerhöchſten Dispoſitionen blieben unabhängig von den Fahrplänen der Dampfſchiff-Geſellſchaften, und wenn ein Punkt des Programms erſchöpft war, ſo nahm die »Hohenzollern« ihren Kurs direct zu dem nächſten.

Im vorigen Kapitel iſt geſagt worden, daß Seine Majeſtät mir am Morgen des 8. Juli einen beſonderen Auftrag ertheilt hatte, welcher mich zwei Tage lang vom Bord der »Hohenzollern« fern hielt. Dieſem Allerhöchſten Befehl entſprechend begab ich mich zu Land von dem Norduſer des Hardangerfjords zu dem ſüdlichſten Zweigende des Sognefjords: von Eide nach Gudvangen. Die prachtvolle Fahrſtraße, welche beide Punkte verbindet, hat eine Länge von 78 km und führt über zwei Waſſerſcheiden, weil das Gebirge im Süden des Sognefjords durch eine bei Bergen auslaufende Thalfurche von dem Gebirge im Norden des Hardangerfjords getrennt wird. In dieſer Thalſenke liegt Voſſevangen am inneren Ende eines friedlichen Binnenſees und am Fuß eines 1300 m hohen Gebirges, Graaſiden genannt. Kaum eine andere Straße wird von Reiſenden ſo viel befahren wie dieſe; ſie ſpielt eine ähnliche Rolle für die Touriſten wie der Brünigpaß in der Schweiz vor Eröffnung der Eiſenbahn.

Wenn das Wetter ſo ſchön iſt, wie es meinem Gefährten Herrn von Scholl und mir zu Theil wurde, und wenn man ſich ganz in die Landſchaft vertiefen kann, ſo hinterläßt die

Fahrt die wohlthuendſten Eindrücke. Man erholt ſich in dieſer Gegend, weil das Idylliſche in ihr ſo ſtark zum Ausdruck kommt. Die ſanft anſteigenden, ſtark bewaldeten Ufer des Gravenvand, oberhalb Eide; der plötzliche Abſchluß des lieblichen, mit Laubhölzern beſtandenen Thales durch den Cascadenfall des Skjervefos; die Steinbogenbrücke daſelbſt mit ihrem italieniſchen Gepräge; das breite, grüne Fjeld der 260 m hohen Paßhöhe mit vielen eingeſtreuten dunkelleuchtenden Teichen; dann das allmähliche Ueberwiegen des Nadelholzes bei der Niederfahrt durch ein linkes Seitenthal nach Voſſevangen; der Ueberblick über das ſchöne, grüne Hauptthal und der Anblick eines aus Schnee und Fels gebildeten Hintergrundes: das war es, was die Eindrücke während der dreiſtündigen ſchnellen Fahrt beſtimmte.

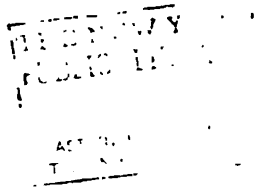
Bereits mehrere Kilometer vor Voſſevangen deuteten entgegenfahrende Karriols und kleine Anſammlungen von Menſchen auf das Erwarten eines ungewöhnlichen Ereigniſſes, und als ich gar in dem Städtchen ſelbſt die noch nie wahrgenommene Erſcheinung eines berittenen norwegiſchen Schutzmannes erblickte, ſchwand mir der letzte Zweifel, daß Voſſevangen ſich anſchickte, den Deutſchen Kaiſer zu empfangen.

Die Straße von hier nach Gudvangen, 48 km, durchläuft eine Gegend, in welcher allmählich der ernſte Charakter überwiegt. Bis zu der Paßhöhe ſteigt man etwa 300 m auf und paſſirt zuvor den Quellſee des Thalfluſſes, den Opheimsvand, welcher Erinnerungen an den Alpenſee von Engſtlenalp im Kanton Bern wachrufen könnte. Das Ueberſchreiten der Paßhöhe führt an den Urſprung des Naerödal, eines Felsthales, das ſich von Gudvangen abwärts als Naeröfjord fortſetzt.

An ſeinem Ufer ſtand ich am 9. Juli Abends um 8 Uhr, im Anblick ſeiner dunklen Wände, ſeiner fadenförmigen Waſſer-

Verlag von Gebr. Bastel in Berlin. Heliogr. d. Reichsdruckerei.

Gudvangen, Naeröfjord



fälle, ſeines dunkelgrünen Seeſpiegels, nach der Kaiſerlichen Yacht ausſpähend, als der ſchrille Klageruf der Sirene ertönte und bald darauf das elegant gebaute, ſchöne Schiff erſchien.

Sobald der Anker geworfen war, wurde ein Boot ausgeſetzt, das Herrn von Scholl und mich an Bord der »Hohenzollern« brachte. Seine Majeſtät ließ Sich ſogleich Bericht erſtatten über den Verlauf der Landreiſe und über die Vorſchläge, welche ſich daran für den nächſten Tag knüpften.

Später fuhr der Kaiſer in der Galeere nach Gudvangen, um einen Spaziergang an Land zu unternehmen, und erfreute Sich daſelbſt der friedlichen Stille einer hellen norwegiſchen Sommernacht. Seine Majeſtät folgte der Straße durch das Naeröthal. Dieſelbe wird in gewiſſen Abſtänden durch Gatter geſperrt, damit das Vieh nicht von einem Weidegrund auf den anderen übertritt. An den einzelnen Gattern ſtanden Kinder

Ein Gatter im Naerödal.

und öffneten dieſelben bei unſerer Annäherung. Der Kaiſer ſchenkte jedem der Kleinen ein Goldſtück mit Seinem Bildniß,

und ſofort ſtreckten Ihm ſämmtliche Kinder die Händchen entgegen, ihren Dank nach norwegiſcher Sitte abzuſtatten.

Denn mit Ausnahme der Kellner und Kutſcher in größeren Städten dankt jeder Norweger durch Bieten der Hand. Der Kaiſer ließ Sich lächelnd die vielen ſchmutzigen Pfötchen gefallen; als Er auf dem Heimwege durch dieſelben Gatter hindurchſchritt, ſtürzten die Kinder wieder auf Ihn los mit vorgeſtreckten Armen, die Ausdrücke ihrer Erkenntlichkeit zu wiederholen; ſie erreichten auch ihren Zweck bei dem Kaiſer, der ja Selbſt Vater iſt von fünf blühenden Söhnen.

Nach anderthalbſtündigem Spaziergang und einer angeſchloſſenen Bootfahrt kehrte Seine Majeſtät gegen halb Elf Uhr an Bord zurück und begab Sich bald zur Ruhe.

Nun erſt nahm ich das verſpätete Mittageſſen ein und plauderte mit einigen Freunden des Gefolges. Wir pflegten uns am ſpäten Abend, nachdem der Kaiſer Sich zurückgezogen, im Speiſeſalon zu verſammeln und in freier Rede unſere Anſichten beim Becher auszutauſchen. So geſchah es auch in der Nacht vom 9. zum 10. Juli.

Der Kaiſer, nachdem Er während der Morgenſtunden in Seinem Cabinet gearbeitet hatte, verbrachte den Reſt des Vormittags mit Angeln. Seine Majeſtät, begleitet von dem Dr. Schneider, fuhr mit dem Kutter der Kaiſerlichen Yacht an eine geeignet erſcheinende Stelle des Fjords. Nach längerem vergeblichen Warten wurde die

Ausdauer des Kaisers durch den Fang von fünf größeren Fischen belohnt, die Seine Majestät in ziemlich kurzen Zwischenräumen aus dem Wasser zog. Sämmtliche Fische wurden dem Koch übergeben, der sie für die Tafel herrichtete.

Zu der ernsten, düsteren Landschaft des Naeröfjords paßte der trübe Himmel und die schwere Luft sehr wohl, welche das Wetter des 10. Juli kennzeichneten. Dasselbe bereitete sich schon am Nachmittag des 9. vor, wo ich am linken Ufer des Fjords auf einem Saumpfad hinwanderte und bei lautloser Stille einen Fjord betrachtete, welchem nichts fehlte, als eine Böcklin'sche Todteninsel.

Die Empfindung des Großartigen weicht hier der des Bedrückenden, weil die hohen dunklen Mauern der beiden Felsenufer einander so nahe gegenübertreten und einen großen Theil des Himmelslichtes ausschließen. Das Wasser der Tiefe, wenn es unbewegt in der Windstille daliegt, gleicht einem dunklen Smaragd. In der Höhe leuchten die weißen Streifen fadenförmiger Wasserfälle auf, und Schneeflecke in der Nähe des Seespiegels — Reste von Lawinen — mahnen an die Gefahren des Winters und Frühlings.

Drei Ponys kamen des Weges daher galoppirt und suchten ihre Weide auf, da wo ausgebreitete Trümmer ein Vorland geschaffen haben. Es ist nicht das Klima, sondern lediglich die Schroffheit der Gehänge, was die Vegetation so stark zurücktreten läßt; an und für sich hat sie ihre Keime in überraschender Mannigfaltigkeit ausgestreut. Selbst nicht auf der steinigen Halde, welche der Uferweg in wechselnden Höhen von 10 bis 100 Fuß quer durchschnitt, ließ der Reichthum an verschiedenen Arten blühender Kräuter etwas zu wünschen übrig. Indem ich notirte, was das Auge zufällig erblickte, entstand folgende

Reihe von Pflanzennamen: weiße Silene, röthliches Epilobium, Campanula, Scabiosa, Linaria, Klee, Nessel, starkriechende Schafgarbe, gelbes Galium, Erdbeeren, Himbeeren, Geranium und Myosotis; ferner wurden üppig entwickelte Farne und Schachtelhalm beobachtet. Auf der steilen, krautüberwachsenen Halde zwischen Straße und See stand viel Erlengebüsch. In den Schluchten, von welchen die Uferwände durchsetzt sind, zogen sich die Gesteinstrümmer weithin auf.

Während der Zeit, wo Seine Majestät fischte, fuhr ich in einem Gudvanger Boot erst an das linke, dann an das rechte Ufer des Naeröfjords und nahm fünf Photographien auf, welche wenig malerisch, wohl aber charakteristisch ausfielen. Denn nur auf dem östlichen Ufer, wo ein kleines Wiesenstückchen mit üppigem Graswuchs angetroffen wurde, konnte dem Bild ein Vordergrund gegeben werden.

Fährmann im Naeröfjord.

Die übrigen Bilder stellen nur die Wasserfläche, die »Hohenzollern« und die dunkle Felscouliſſe des Hintergrundes dar, ohne Himmel noch Vordergrund. Trotz des trüben, aber regenfreien Wetters genügten, selbst bei einer ganz kleinen Blende, fünf Secunden Exposition. In der Regel

wurde kürzere Zeit exponirt. Ich bediente mich derselben Camera, mit der alle meine Andesbilder und Hochalpen-Photographien aufgenommen wurden, und dankte es, nach der Rückkehr, der Fürsorge und Meisterschaft des jüngst verstorbenen, allseitig beklagten Oberst-Lieutenant Friedhelm Hedinger, daß die Aufnahmen tadellos entwickelt und copirt wurden.

Auf einer Reise, bei welcher ein großer Theil der landschaftlichen Bilder nur von Bord aus betrachtet werden kann, spielen die Momentaufnahmen selbstverständlich eine große Rolle. Bei ihnen wird so kurze Zeit exponirt, daß die Schiffsbewegung der Schärfe des Bildes nur selten Abbruch thut.

Ohne das Hülfsmittel besonders empfindlicher Platten würde es der Photographie versagt bleiben, lebensvolle Eindrücke zu fixiren: wie beispielsweise das Treiben der Boote in den norwegischen Häfen um die »Hohenzollern« herum. Wenn der Himmel blau ist und die Sonne hell scheint, so erhält man überraschend schöne Resultate. Aufnahmen, wie die, welche ich in dem Hafen von Bodö und in dem Lyngenfjord erhalten habe, d. h. zwischen dem 67. und 70. Breitegrad, sind Beispiele dafür.

Solche wohlgelungenen Bilder kann ich nie anders als mit einem Gefühl der Beschämung betrachten. Man nennt sich den Verfertiger, ist aber an dieser Urheberschaft weniger betheiligt als der Techniker, welcher die Camera zusammengefügt hat; der Optiker, welcher die Linsen geschliffen; der technische Chemiker, welcher die empfindlichen Platten hergestellt, und der kundige Mann, welcher die exponirten Platten entwickelt hat. Die Verdienste des Reisenden an seinen photographischen Aufnahmen sind oft nur rein mechanischer Natur. Denn wenn er sich darauf beschränkt, die Platten in einem dunklen Raum in die

Cassetten einzulegen, dann zu exponiren und nach der Exposition wieder zu verpacken, so thut er nicht viel mehr als eine Zofe, welche die Primadonna für die Oper schmückt. Mit der Herstellung des eigentlichen Bildes hat er ebenso wenig zu thun, wie die Dienerin mit dem Gesang ihrer Herrin; die Sonne, die Linse und die chemischen Vorgänge auf der beleuchteten Platte arbeiten statt seiner.

Nur in einer Beziehung kann sich der photographirende Reisende auszeichnen: in der künstlerischen Auswahl des Standpunktes; und er wird selten ganz fehl greifen, wenn es ihm gelingt, seinem Bilde einen kräftigen Vordergrund zu geben. Oft freilich muß die Rücksicht auf das Charakteristische oder Belehrende den Ausschlag gegen das Künstlerische geben. Dem wissenschaftlichen Reisenden sind seine photographischen Aufnahmen vornehmlich Ergänzungen zu dem Tagebuch; und dieses muß Alles berücksichtigen, auch das Häßliche und Farblose, wenn es nur charakteristisch ist.

Meine Platten hatten die Größe $16^1/_2 \times 12$ cm. Wer ein größeres Format verwendet und viele Platten während eines Ausfluges mitzunehmen genöthigt ist, der hat bei schlechtem Terrain Transportschwierigkeiten zu gewärtigen.

Auf der zweiten Kaiserlichen Reise benutzte ich auch einen Anschütz'schen Momentapparat für 9×12 cm-Platten. Derselbe ist sehr ingeniös erfunden und für den Gebrauch äußerst bequem; man photographirt ohne Stativ, aus freier Hand, und ist guter Resultate sicher, wenn die Beleuchtung nicht gar zu ungünstig ist. Es wäre zu wünschen, daß die in den Handel kommenden Apparate durchweg mit jener Solidität und Genauigkeit ausgeführt würden, ohne welche auch der ingeniöseste Reiseapparat nach kurzer Zeit der Unbrauchbarkeit anheimfällt.

Meine eigene Camera bie[illegible] dazu, die Landſchaft zu fixiren. Vor der Aufnahme prüfte der Kaiſer nicht ſelten das zu gewinnende Bild auf der ſogenannten matten Scheibe des Apparates. Ein ſolcher Anblick iſt wunderhübſch, weil dem Bilde alle Farben erhalten bleiben. Man bedauert immer von neuem, daß dieſes ſchöne Farbenſpiel dem photographiſchen Bilde verloren geht; das Leben iſt dahin, nur die Todtenmaske bleibt.

Schwimmbad im Naeröfjord.

Für Freunde des Schwimmens mag erwähnt werden, daß ſich die Temperatur des Naeröfjords dieſem Sport ſehr abhold erwies. Was im Hardangerfjord den größten Reiz der frühen Morgenſtunde gebildet hatte, das wurde in dem kalten Waſſer bei Gudvangen (14° C. = 11,2° R.) faſt zu einer Pein.

Der Nachmittag des 10. Juli war dem Ausflug durch das Naerödal gewidmet, bis zu ſeinem oberen Ende, d. h. bis zu dem Rande der Terraſſenſtufe, mittels welcher ſich das obere von dem unteren Flußgebiet ſcheidet.

Die Fahrſtraße führt etwa 9 km weit in mäßiger Steigung thalauf, bis an die Stelle, wo ein ſehr ſteiler Hang das Thal abſchließt. Dieſer Felshang heißt Stalheims Kleven (nach meinem

Lexikon bedeutet das specifisch norwegische Wort nicht etwa Klippe, sondern Felsspalt und ist identisch mit dem englischen cleave). Der Fahrweg ist mit derselben Kunst angelegt, wie die Poststraßen der Alpenpässe, und zieht sich in einer großen Zahl von Windungen 240 m hoch zum Plateau auf, dessen Rand etwa 5 km von der Wasserscheide, d. h. von dem See von Opheim entfernt liegt.

Auf der Höhe steht ein Hôtel, dessen Besitzer Herr Patterson den schweizer Hôtels all' ihre Künste im guten Sinne des Wortes abgelauscht hat. Außerhalb Kristiania's habe ich weder in den Städten noch auf dem Lande ein Gasthaus angetroffen, welches diesem gleichgekommen wäre. Herr von Scholl und ich hatten daselbst zwei Tage vor der Ankunft des Kaisers genächtigt und uns Alles zu Nutze gemacht, was Küche, Keller und Einrichtungen des behaglichen Hauses bieten konnten.

Die Möglichkeit des Kaiserlichen Besuches war bei dieser Gelegenheit angedeutet worden und Vorsorge getroffen, daß der Kaiser in voller Ungestörtheit die höchst eigenthümliche Landschaft betrachten konnte. Zu diesem Zweck waren die Mittelterrasse des Hôtels und ein anstoßender Salon reservirt worden.

Gegen drei Uhr Nachmittags setzte sich die lange Reihe von achtzehn Karriols in Bewegung, aus denen der Kaiserliche Zug bestand. Am Fuß von Stalheims Kleven verließen wir sämmtlich die Fahrzeuge; nur Seine Majestät verblieb im Karriol, weil ungewöhnlich viele Touristen, Passagiere eines in Gudvangen ankernden englischen Dampfers, uns auf der Straße entgegenkamen. Gar Mancher blieb im ersten Augenblick im Unklaren darüber, wo der Kaiser zu suchen sei? aber der gute Wille zu ehrfurchtsvollem Gruß war bei den loyal denkenden Briten

offenbar vorhanden. Ein alter Schotte, seiner Sache gleichfalls ungewiß, fuhr bergab an dem Kaiserlichen Karriol vorbei. Ich folgte fast in unmittelbarer Nähe, und nachdem sich der Schotte durch eine kurze Frage versichert hatte, daß er soeben an dem Deutschen Kaiser vorübergefahren wäre, drehte er sich in seinem Wagen um, entblößte das Haupt und rief mit lauter Stimme: Long live your Majesty!

Vom Hôtel auf der Höhe wehte die deutsche Flagge zur Begrüßung. Mehr Menschen, als wir erwarteten, waren vor dem Hause versammelt, und als der Kaiser die Terrasse betrat, um die Aussicht zu genießen, sah man auch schon einige geschäftige Photographen ihre Arbeit beginnen. Die Resultate haben wir dann später in den Schaufenstern einiger Bergener Buchhändler begutachten können.

Von der Terrasse aus übersieht man das Naerödal, ein Felsthal vom reinsten Typus, wild und phantastisch. Nach der Tiefe zu verliert sich der Blick; zu beiden Seiten und im Hintergrunde steigt das Gebirge 1000 bis 1300 m hoch, und man überblickt Abstürze von 1000 m und darüber. Durch seine Gestalt am auffälligsten ist der Jordalsnut (1100 m), welcher einem Zuckerhut gleicht. Rundliche Formen, mit denen sich unwillkürlich die Vorstellung eines ungeheuren Alters verknüpft, herrschen überall vor. Dazu kommt die weißlich graue Färbung des Gesteins; sie bewirkt, wenn der Himmel bedeckt ist, daß man eine Mondscheinlandschaft vor sich zu haben glaubt. Oft hat sich mein Auge in Felsscenerien vertieft, aber ich muß bekennen, daß die des Naerödals Eindrücke boten, welche mir bis dahin unbekannt waren.

Der kurze einstündige Aufenthalt in Stalheim hätte freilich kaum genügt, alle Eigenthümlichkeiten dieser Gegend zu er-

kennen; aber der Vormittag des vorangehenden Tages hatte mir Gelegenheit gegeben, allein umherzuſchlendern und einem Felspfad auf dem linken Gehänge zu folgen. Man nennt ihn Naalene, die Nadeln. Ich ſuchte nach einem Wege, den ich dem Kaiſer hätte empfehlen können, fand aber nichts Geeignetes; dagegen bot ſich in der Nähe von Jordalsnut ein ſchöner Ausſichtspunkt dar. Man ſieht von dort in ſüdlicher Richtung, alſo gegen den Abſchluß des Thales, und erblickt in der Tiefe einen ſchönen Waſſerfall, halbrechts darüber das Holzgebäude von Stalheims Hôtel und weiter im Hintergrunde, jenſeit der Waſſerſcheide, langgezogene Bergrücken mit Zebraſchnee.

Vegetation fand ſich überall, wo das Terrain ſanfte Neigungen bot, wie zum Beiſpiel in unmittelbarer Nähe von Stalheims Hôtel und an dem Ausgang kleinerer Seitenſchluchten; auch zwiſchen den Felstrümmern gedieh Krautvegetation und Kieferngebüſch. Bei einigen grasbedeckten Hütten waren kleine Kartoffel- und Gerſtenfelder angelegt, etwa in 350 m Höhe; dort pflückte ich eine prachtvolle gelbe Labiate mit violett gefärbten Lippen (Galeopsis speciosa). Ein kleines Gehölz beſtand aus Erlen, Birken und Pappeln, die aber nicht zu kräftigen Bäumen entwickelt waren. An Charakterpflanzen traf ich faſt dieſelben, wie unten am Ufer des Naerödfjords: die blaue Campanula, die gelbe Butterblume, Schafgarbe, Klee, das violettrothe Epilobium, Scabioſa, Ampfer, Euphraſia, das blaue Stiefmütterchen, Geranium, Potentilla, Erica, Wachholder und Farne; auch fehlte es nicht an Raſenhängen. Nach oben zu wurde alles nackt und kahl, nicht einmal Schnee deckte die Felſen des Naeröthals.

Dieſe häufige Wiederholung derſelben Pflanzennamen iſt gewiß ermüdend, charakteriſirt aber die Flora. Daß die ge-

nannten Pflanzen nur einen kleinen Bruchtheil der vorhandenen ausmachen, das braucht wohl kaum verſichert zu werden. Prof. Alex. Makowsky hat allein bei dem Uebergang über die Folgefond von dem Bondhusthal zum Buarbrae 87 Gefäßpflanzen geſammelt. Hier handelt es ſich nur um Angabe deſſen, was durch Häufigkeit des Auftretens auffällt und dadurch zu einem charakteriſtiſchen Zuge wird. Wer in einer Beſchreibung der Mark Brandenburg Kiefern und Nußbäume gleichwerthig behandeln wollte, der würde ſchlecht beſchreiben.

Die vielen neugierigen Menschen ließen es dem Kaiser nicht genehm erscheinen, vom Hôtel aus einen kleinen Ausflug zu Fuß zu unternehmen, und Seine Majestät verließ Stalheimshöhe nach einstündigem Aufenthalt, nicht ohne zuvor Seinen Namen in das Fremdenbuch des Herrn Patterson eingezeichnet zu haben.

Um 5½ Uhr Nachmittags begann die Rückfahrt. Bis an das Ende der Serpentinen mußten die Pferde im Schritt gehen; nach dem Erreichen der Thalsohle konnte ein schnelleres Tempo angeschlagen werden. Der Kaiser fuhr einen ausgezeichneten Fuchs, und mit diesem gestaltete sich nun die Thalfahrt über die wellig verlaufende Straße zu einem Rutschbahnvergnügen. Nach vierstündiger Abwesenheit wurde Gudvangen wieder erreicht, und als die Galeere mit dem Kaiserlichen Herrn an dem englischen Touristendampfer vorüberfuhr, erscholl ein weithin donnerndes »Hep, Hep, Hurrah«, das sich an den Felswänden des Naerö-fjords brach.

Unmittelbar nach der Rückkehr an Bord wurden die Anker gelichtet, und die Fahrt wandte sich nun den östlichen und nördlichen Verzweigungen des Sognefjords zu. Zwischen den engen Ufermauern des Naerösfjords steigerten sich während der ersten Fahrstunde die Eindrücke des Wilden eher, als daß sie abnahmen. Die 900 bis 1200 m hohen Felswände gehen auf Strecken, ohne Vermittelung eines Trümmerhanges, direct in die See, und an diesen Stellen erscheint das Wasser dunkelblaugrün; darüber weideten Ziegen, unbekümmert um Abstürze, die für sie ja auch keine sind. Mehrere norwegische Boote, hochbeladen mit Birkenzweigen, durchschnitten das Wasser. Die »Hohenzollern« folgte allen Windungen des Fjords, bei jeder Biegung sich auf die Seite der Wendungsrichtung legend. Es wehte uns starker Wind entgegen, das Wetter blieb bedeckt und

regenfrei. Als wir in den Aurlandsfjord einfuhren, traf uns die Dampfpinasse, welche Telegramme nach der nächstgelegenen Telegraphenstation abgebracht und andere dafür eingetauscht hatte.

Der Naeröfjord ist eine südwestliche Abzweigung des Aurlandfjord. Beide, als Ganzes aufgefaßt, haben in der Gestalt große Aehnlichkeit mit dem Comersee, dessen südliche Hälfte sich bekanntlich in den Arm von Lecco und von Como gabelt. Diesen beiden Armen entspricht — auch nahezu in den Dimensionen — der südliche Aurland- und der Naeröfjord. Die norwegischen Seearme haben etwa 20, die italienischen etwa 20 und 22½ km Länge. Der Lage der Stadt Como entspricht Gudvangen; dem Vorgebirge von Bellaggio das Vorgebirge von Bejteln. Beiden Verzweigungen gibt der Anblick eines schmalen Fjordspiegels, fadenförmiger Wasserfälle, dunkler Felsabstürze und zerstreut auftretender Schneegefilde die Merkmale. Die Entfernung von Bejteln bis zur Mündung in den Sognefjord beträgt 10 km, während Bellaggio doppelt so weit von dem Nordende des italienischen Sees entfernt ist.

Eine östliche Wendung brachte die »Hohenzollern« wieder in den Hauptstamm des Sognefjords, der sich von hier aus noch 40 km weiter in das Land erstreckt und vor dem Bergcircus von Aardal endet. Dieses Aardal ist der Ausgangspunkt für den Besuch des Vettifos, welcher für den bedeutendsten Wasserfall im Sognegebiet gilt.

Die »Hohenzollern« fuhr nun unter den Abstürzen des Südufers her, hinter welchem der schneetragende Blejan (1700 m) — das Laken — liegt, ein berühmter Aussichtspunkt für die Gebirgsgruppen von Jostedalbrae und Jotunfjeld. Entgegengesetzt der Fahrrichtung, ebenfalls auf der Südseite, erglänzte das vergletscherte Fresvikfjeld.

Am ſpäten Abend warf die Kaiſerliche Yacht in Laerdalsören Anker. Dasſelbe liegt im Grunde einer ſüdöſtlichen Ausbuchtung auf weithin ebenem Schwemmlande und erinnert dadurch an Colico, die Nordſpitze des Comerſees. Wie dieſes hat es Bedeutung als Ausgangspunkt einer großen Straße, welche in öſtlicher Richtung zum Fillefjeld aufſteigt, ſich dann in die Wege durch das Valders- und das Hallingdal theilt und das ſüdöſtliche Norwegen durchſchneidet.

Vor Laerdalsören ankerte bereits der »Greif«; der Aviſo hatte innerhalb 4 Tagen die Fahrt von Odde durch den ganzen

Hardangerfjord nach Wilhelmshaven gemacht, dort die Poſt eingenommen, war nach Norwegen zurückgekehrt und den Sognefjord hinaufgegangen. Er brachte natürlich neue Arbeit für Seine Majeſtät.

Sowohl am Abend wie am Vormittag des folgenden Tages, 11. Juli, gehörten die Zeit und die Kräfte des Kaiſers den Regierungsgeſchäften, und bis zur Erledigung derſelben lag die »Hohenzollern« ſtill zwiſchen den kahlen Felsbergen von Laerdal.

Klimatiſch zeichnet ſich Laerdal durch die geringe Menge

der Niederſchläge aus. Eine Entfernung von ca. 140 km trennt Sognefeſt, am Mündungsende des Sognefjords, von Laerdal. Betrachtet man eine Karte, welche die Niederſchlagsmengen des Sognegebietes darſtellt, ſo ſieht man die Curven der Punkte mit gleichſtarken Niederſchlägen von 1900, 1800 bis 400 mm den Sognefjord rechtwinklig und in dichter Folge ſo durchſchneiden, daß auf Sognefeſt 1900 mm Niederſchlag im Jahre kommen, auf Laerdal nur 400 mm. Nirgend tritt die ſchnelle Abnahme des Regens und Schnees nach dem Innern zu ſo deutlich hervor, wie im Sognefjord. Die am meiſten weſtlich gelegene Verzweigung, der Fjärlandfjord in 90 km Abſtand von der Küſte, erhält 1300 mm; der Naeröfjord in 110 km Abſtand 800 mm; der Lyſterfjord in 130 km Abſtand 500 mm.

Auch im Hardangergebiete findet eine Abnahme der Niederſchläge gegen das Innere ſtatt; nur können hier die Gegenſätze nicht ſo groß ſein, wegen der geringeren Erſtreckung und des ſchiefen Winkels zwiſchen Küſte- und Fjordrichtung. Während in ſeinem Mündungsgebiete 1600 mm Regen und Schnee fallen, beträgt dieſe Zahl für Odde am Sörfjord (50 km von der Küſte) 1300, für Ullensvang 1100, für den innerſten öſtlichen Winkel (90 km von der Küſte) 800 mm. Ueber die klimatiſchen Verhältniſſe der beiden Fjordgebiete hat Profeſſor Dr. Mohn in neueſter Zeit (1889/90) ſehr intereſſante Zahlen in einer Broſchüre veröffentlicht, welche die günſtigen Bedingungen des inneren Hardangers zur Anlage von Sanatorien beleuchtet. Es ſeien für Ullensvang am Sörfjord (Hardanger) 60° 20′ N. Br. und für Laerdal (Sognefjord) 61° 6′ N. Br. folgende Zahlen daraus mitgetheilt:

	Temperatur der Luft:				
	Winter	Frühling	Sommer	Herbſt	Jahr
Ullensvang ..	0,4° C.	5,0° C.	14,1° C.	6,2° C.	6,2° C.
Laerdal	— 2,2	4,9	14,9	6,8	5,8.

	Jährliche Amplitude	Absolutes Minimum	Absolutes Maximum	Tage mit Kältegraden
Ullensvang	15,6° C.	— 16,1° C.	27,0° C.	115
Laerdal	18,8	— 19,4	31,0	134.

Im Durchschnitt ist während des Jahres an beiden Orten der Himmel um mehr als $^6/_{10}$ bezogen; die Anzahl der ganz heiteren Tage beträgt 60, beziehungsweise 62; die der ganz trüben 164, beziehungsweise 169. Aber in Ullensvang fällt nahezu dreimal so viel Regen und Schnee, wie in Laerdal: 1135 mm gegen 403 mm. Laerdal hat nur 86 Tage mit Niederschlägen, darunter 33 mit Schnee.

Das Klima von Laerdal ist bereits continental; einem warmen Sommer steht ein langer, kalter Winter entgegen; die Luft ist trocken, aber es gibt der trüben Tage viele. Die Winde sind schwach, die Niederschläge auffallend gering; die Zahl der Nebeltage nur 13. Ullensvang hat einen gemäßigten, relativ kurzen Winter, der übrige Theil des Jahres ist mild, doch die Niederschläge sind häufig und anhaltend, und im Jahre werden durchschnittlich 35 Nebeltage gezählt. Man vergleiche das 9. Kapitel, welches sich ganz allgemein mit dem Klima Norwegens beschäftigt.

Dem Programm zufolge sollte die »Hohenzollern« in zwei der Fjorde einlaufen, welche in die Abfälle des Jostedalbrae eingeschnitten sind: in den Lysterfjord und in den Fjaerlandfjord. Beide gestatten einen Einblick in die vergletscherte Welt des Hochplateaus, aber der letztgenannte Fjord hat etwas besonders Anziehendes dadurch, daß nicht weit von seiner nördlichen inneren Spitze ein Gletscher, der Suphellebrae, bis zu dem Niveau von 47 m niedersteigt.

Der Lysterfjord wurde, ohne daß die Fahrt eine Unterbrechung erlitten hätte, in beiden Richtungen seiner 40 km erstreckten Längsaxe durchfahren. Dies geschah während der zweiten

Tageshälfte des 11. Juli. Es war mir versagt, die Uferlandschaft dieses berühmten Fjord einer eingehenden Würdigung zu unterziehen, weil ein acutes, schnell vorübergehendes Unwohlsein mich an das Bett fesselte. Indessen trieb Pflichtgefühl mich auf kurze Zeit auf Deck, von wo ich dann den lieblichen Uferſaum und die überragende wilde Landschaft mit der Schlußerkenntniß betrachtete, daß Gesundheit doch das höchste Gut des Menschen sei. Denn ich hatte gar keinen Genuß von dem, was ich sah, und war mir meiner Gleichgültigkeit sehr bewußt. Was nützen dem Menschen alle Herrlichkeiten dieser Welt, wenn sie keinen Widerhall in ihm zu wecken vermögen; wenn Genußfähigkeit in ihm erstorben ist; wenn weder ein Kunstwerk noch eine edle That, noch eine große Leistung des Geistes, noch Spenden für die Sinne ihm etwas bieten?

Dieser großartigen Natur des Lysterfjords gegenüber war ich nun ein armer reicher Mann und vermag deshalb nichts zu berichten. Immerhin darf die Aufmerksamkeit des Lesers auf den Kranz hoher, schneetragender Gebirge gelenkt werden, welcher die obere Hälfte des Lysterfjords so umstellt, wie mancher Bergcircus der Alpen einen Gletscher erster Ordnung.

Für den Reisenden, welcher Firn- und Gletscherstudien machen will, ist der Lysterfjord besonders bedeutsam, weil von zweien seiner Uferpunkte, Marifjären und Skjolden, die drei wichtigen Thäler von Joste, Mörkereyd und Fortun in die Welt des ewigen Schnees führen.

Die Mündung des Fjaerlandfjords liegt etwa 55 km westlich von der Mündung des Lysterfjords, wenn der gekrümmte Verlauf des Sognefjords mit in Rechnung gezogen wird. Der Fjord bringt von dem Hauptstamm aus noch 25 km tief in nordnordöstlicher Richtung in das Land ein. Seine verlängerte

Axe würde das Herz des Gewölbes von Joſtedalbrae treffen, da, wo dieſes Maſſiv ſeine höchſte Erhebung hat. Er hat mehr noch als der Lyſterfjord, aber weniger als der Naeröfjord, den Charakter eines Gebirgsſpaltes und verengt ſich ziemlich gleichmäßig aus einer Mündungsbreite von 2 km zu einer ſtumpfen Innenſpitze bei Mundal; dort ſind die gegenüberliegenden Ufer nur durch wenige hundert Meter Waſſerfläche getrennt.

Der 11. Juli, als Geburtstag der Frau Prinzeſſin Heinrich von Preußen, wurde dadurch gefeiert, daß Topflaggen geſetzt waren, und daß der Kaiſer bei Tiſch dieſes feſtlichen Tages gedachte.

Die Stelle, wo das Weſtufer des Fjärlandfjords ſüdlich in das Ufer des Hauptfjords übergeht, heißt Baleſtrand; die gegenüberliegende Fortſetzung des Oſtufers tritt weit zurück; es entſteht eine Δ-förmige Waſſerfläche, gegen welche das Südufer des Sognefjords ein ſcharfes Vorgebirge vorſchiebt: Vangsnaes, überragt von mächtigen Hochgefilden. Baleſtrand wird für das Reich König Bele's ausgegeben und Vangsnaes wird mit jenem Framnaes identificirt, von dem Tegnér in der Frithjofſage ſingt:

> . . .; doch Frithjof, als einziger Sprößling,
> Theilte mit Keinem und nahm in Frieden Beſitz von Framnaes.

Verlag von Gebr. Kastel in Berlin

Heliogr. d. Reichsdruckerei

Fjaerlandsfjord

THE NEW YORK
PUBLIC LIBRARY

ASTOR, LENOX AND
TILDEN FOUNDATIONS.

Ringerike, das Reich des Königs Ring, findet sich noch heut als Bezeichnung einer Landschaft nordwestlich von Kristiania, zwischen den südöstlichen Gebieten von Valders und Hallingdal. Dieses Streben, den Schauplatz einer schönen Sage festzulegen, ist sehr verbreitet und natürlich. Das Colorit des Lebensvollen erhält eine Begebenheit erst dadurch für uns, daß wir wissen, wo sie sich zugetragen hat.

Die »Hohenzollern« warf am Abend des 11. Juli Anker vor Mundal; das Oertchen ist einige tausend Schritt von dem Nordende des Fjärlandfjords entfernt und besitzt eine jener kleinen weißgetünchten Holzkirchen, die aussehen, als ließen sich ihre einzelnen Theile zusammenschieben, wie ein ausgezogenes Fernrohr. Mundal liegt auf dem Schwemmland eines Thales, welches von dem sogenannten Jostefond, dem Südwestende des Jostedalbraes, herabkommt. Man sieht von dem Fjord aus den Schnee des rechten Thalrückens.

Das Landschaftsbild, welches sich vom Deck der Kaiserlichen Yacht aus darbot, erscheint meiner Erinnerung unvergleichlich. Im Gegensatz zu den Felsmauern des Naeröfjords steigen die hohen Uferberge des Fjärlandfjords minder abrupt und mehr majestätisch aus dem Wasserspiegel auf, welchen ein Kranz grünen Pflanzenwuchses einfaßt. Das Massiv des Jostedalbraes ist so gegliedert, daß man zwischen den Vorbergen Gletscher erblickt und über jenen — in starker Verkürzung, also steiler als in Wirklichkeit —

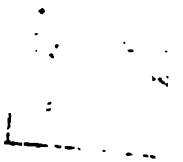
weite Flächenstücke der oberen Firnbedeckung. Aus Nordnordost kommt ein Thal hernieder, dessen Sohle an einer nicht fernen Stelle mit Eis erfüllt scheint: es ist das Eis des Suphellebrae. Noch näher, aber durch ein Contrefort des Gebirges verdeckt, liegt ein anderer, kaum minder sehenswerther Gletscher: der Bojumsbrae, welcher auch tief hinabsteigt, aber nicht so tief, wie der erstgenannte. Der Wasserspiegel, das Grüne, die Hütten, der Gletscher, die Schattirungen der verfirnten Hochgefilde, die Formen der Berghänge, eine gewisse vornehme Weite, welche den Einzelbildungen Platz gibt, statt sie auf einander zu drängen: alles dieses zusammen constituirt ein Landschaftsbild von seltener Schönheit.

Deshalb legte der Kaiser erhöhtes Gewicht darauf, das so gekennzeichnete Land zu betreten und den Suphellebrae zu besuchen.

Zu diesem Zweck begab Sich Seine Majestät am Morgen des 12. Juli bei Sonnenschein und prachtvollem Wetter in Mundal an Land, bestieg das Karriol und fuhr auf schlechter Straße durch das grüne Suphellethal an den Gletscher. Die meisten Theilnehmer der Expedition legten den einstündigen Weg zu Fuß zurück.

Seine Majestät war begleitet von dem Grafen Waldersee und mir, und in dem Augenblick, wo der Kaiser am Fuß des Gletschers anlangte, wurde das Ohr von dem Donner der ersten Lawine getroffen. Ein einziger Blick auf den Gletscher zeigte, daß ihrer wohl bald mehr kommen würden. Obwohl die Nähe des Standpunktes — gerade so wie am Buarbrae — nur vielleicht das untere Drittel zu überblicken gestattete, so ließ sich doch, trotz der Beschränkung, eine interessante Wahrnehmung machen, welche der Buarbrae nicht geboten hatte.

Kaiser Wilhelm II am Fuss des Suphelle-Gletschers



Der Gletscher hatte den norwegischen Habitus, d. h. er erfüllte einen muldenförmigen Plateau-Absturz. Aber diese Mulde zeigte sich in etwa 150 m Höhe über dem Ende des Eisstromes von einem dunklen Felsband durchzogen. Flösse an Stelle des Gletschers ein Strom, so würde ein weißschäumender Wasserfall da entstehen, wo der schwarze Fels eisfrei dalag. Ueber dem Fels Gletscher und unter dem Fels Gletscher, aber keine Verbindung zwischen beiden! Dennoch konnte der untere nicht an Ort und Stelle entstanden sein; er mußte, wie alle anderen, sein Material aus der Höhe entnommen haben.

Solche Bildungen nennt man regenerirte Gletscher. Man findet sie, wenn auch nicht häufig, in allen Hochgebirgen da, wo die Felsunterlage des Eises plötzlich so steil wird, daß dasselbe abbricht und als Lawine fällt. Ihre Trümmer, große Eisstücke, sammeln sich dann am Fuß des Felsenbandes und fließen, wenn auch langsam, wieder zusammen zu einer compacten Eismasse; — gerade so wie die gesprengten Tropfen des Wasserfalls sich wieder zum fließenden Bach vereinigen. Es beruht dieses auf der Plasticität des Eises, dessen Stücke sich durch Zusammendrücken aneinanderschweißen lassen. Lawinen sind deshalb bei regenerirten Gletschern nicht als Ausnahme, sondern als Regel zu betrachten. Oft ist das Felsenband, an welchem sie niederbrechen, durch sogenannte Couloirs gegliedert: trichterförmige Felsrinnen, die sich nach unten verengen und dem stürzenden Eise den Weg vorschreiben. Auch die Bilder des Suphellebrae lassen solche Lawinenzüge erkennen und zeigen auf dem unteren Gletscher zwei weißliche, lavastromartige Streifen von Eistrümmern, welche von dem Trichterfuß der Couloirs ausgehen.

Ein kleines Lager wurde aufgeschlagen. Der Kaiser setzte Sich, in den Jagdmantel gehüllt, auf einen Felsblock der Stirn-

moräne, gerade gegenüber dem schön ausgebildeten, etwa 5 m hohen Gletscherthor. Mehrere kleine Stirnmoränen waren dem Fuß vorgelagert, ein Zeichen dafür, daß der Suphellebrae einst zurückgegangen ist, vielleicht noch zurückgeht. Aus dem Eisthor sprang der Bach hervor, zum Theil eingefaßt von den Einsturztrümmern der Gletscherthorwölbung. Das untere Ende des Suphellebrae zeigte sich ziemlich rein, nur leicht mit Grus bedeckt; in der Höhe, jenseit der dunklen Felsen leuchtete das Eis himmelblau; krystallinische Schiefer betteten den scheinbar starren Strom, der von Zeit zu Zeit in Lawinen donnerte. Warm lag die Sonne auf dem Gletscher und ließ auf seiner Oberfläche immer reichlicher fließende Schmelzbäche aufspringen.

Unbeweglich saß der Kaiser da, versunken in die Betrachtung der großen herrlichen Natur.

Wie am Buarbrae, so sind auch hier die unteren, den Gletscher überragenden Hänge mit Vegetation bestanden, auch die hügelige Moränenformation am Fuß. Thalab zeigt sich kräftiges Grün, besonders Wiesengrün. Durch Birken, Erlen und niedere Weiden wird die Baumwelt vertreten.

Der Suphellebrae ist ein rechter Zufluß des Supheldal; da derselbe ganz in der Nähe des letzteren endet, so würde ein geringes Vorstoßen genügen, um das Hauptthal durch den Gletscher zu sperren. Solche Erscheinungen kommen zuweilen vor und können große Gefahren für die Thalbewohner zur Folge haben. Denn hinter und oberhalb der Eissperre bildet sich alsdann ein See, dessen Wasser, sobald es einen Dammbruch zu Wege gebracht hat, durch das Thal stürzt und alles weithin überschwemmt.

Sicherlich gehört der Besuch des Suphellebrae zu den schöneren Erinnerungen, welche der Kaiserliche Herr von Nor-

wegen mit Sich in die Heimath genommen hat. Schon daß wir vier Stunden an dem Gletſcher verweilten, beweiſt, wieviel Anziehung dieſer ausübte und unter wie herrlichen äußeren Bedingungen wir ihn bewunderten.

Als wir noch ſelbigen Tages meerwärts fuhren durch die düſtere, kahle Felſenlandſchaft des unteren Sognefjords, lenkte der Kaiſer das Geſpräch auf das eigentliche Nordland von Norwegen. Ich theilte mit, was ich darüber aus eigener Anſchauung wußte. Nach dem urſprünglich feſtgeſetzten Programm ſollte die Inſelgruppe der Lófoten und Veſteraalen das nördlichſte Ziel der Reiſe bilden. Der Kaiſer hatte vor Antritt derſelben nicht geglaubt, daß das norwegiſche Land Ihm ſo Großartiges bieten würde. Nun wollte Seine Majeſtät einen Ueberblick über das ganze Land erhalten und die Reiſe bis zum Nordcap ausdehnen. In wenigen Stunden war die neue Zeitberechnung gemacht und waren die Punkte feſtgeſtellt, wohin die Kaiſerlichen Couriere mit den Depeſchen reiſen ſollten.

Während der Nacht ging die Fahrt längs der Küſte. Um 5 Uhr Morgens wurde Cap Statt paſſirt; es iſt der Endpunkt

einer fingerförmig gegen Nordweſt in das Meer vorſpringenden Halbinſel; dasſelbe iſt hier ganz ſchärenfrei, wohl ſtets bewegt, nicht ſelten, beſonders zur Winterszeit, von Stürmen aufgewühlt. Wir hatten deshalb von Glück zu ſagen, daß die

See so ruhig war. Der Kaiser hat Cap Statt seitdem noch dreimal umschifft, und es mag erwähnt werden, daß dies jedesmal unter gleich günstigen Verhältnissen geschah.

Jenseit des Caps treten von Neuem Schären auf, und die Fahrt nach Molde wird wieder unabhängig von den Launen des Meeres. In der Nähe von Aalesund (62° 28′ N. Br.), einem der wichtigsten norwegischen Handelsplätze, wird die Landschaft des Festlandes sehr großartig und überrascht vor Allem durch ihre Eigenthümlichkeit. Denn der Charakter des Gebirges, als eines in Theile zerfallenen Plateaus, ist hier verwischt; an seine Stelle treten die schneebedeckten Alpenketten der Landschaft Söndmöre, welche im Jahre 1890 vom Kaiser eines eingehenden Besuches gewürdigt wurde. Der Anblick überrascht um so mehr, je schärfer, auf Grund vieler Einzeleindrücke, das typische Bild Norwegens in der Vorstellung des Reisenden bereits dasteht.

Die Schären dagegen, in deren Flur die Fahrt stattfindet, zeigen die rundlichen Höckerformen und das graugrüne Leuchten des nordischen Pflanzenkleides; ja sogar eine ganz flache Insel, Vigerö, mit vielen Feldern und Wiesen, wird sichtbar, bald nachdem Aalesund passirt ist.

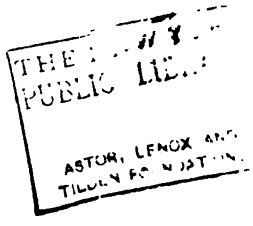
Der Kurs wurde hier aus Nord nach Nordwest, dann nach West geändert. Um 11 Uhr Vormittag, den 13. Juli 1889, fuhr die »Hohenzollern« in den Moldefjord ein und warf gegen 12 Uhr vor der Stadt gleichen Namens Anker.

Molde liegt an dem Nordufer des Fjords, welcher hier eine Breite von 7 Seemeilen hat und mit drei Armen östlich in das Festland eindringt: Fane-, Lang-, Romsdalfjord, — so folgen sie in der Richtung von Nord nach Süd aufeinander. Einige Inseln überragen die Fläche des Hauptbeckens.

Verlag von Gebr. Bartel in Berlin

Heliogr. d. Reichsdruckerei

Moldefjord


PUBLIC LI
ASTOR, LENOX AN
TILDEN FO N DAT

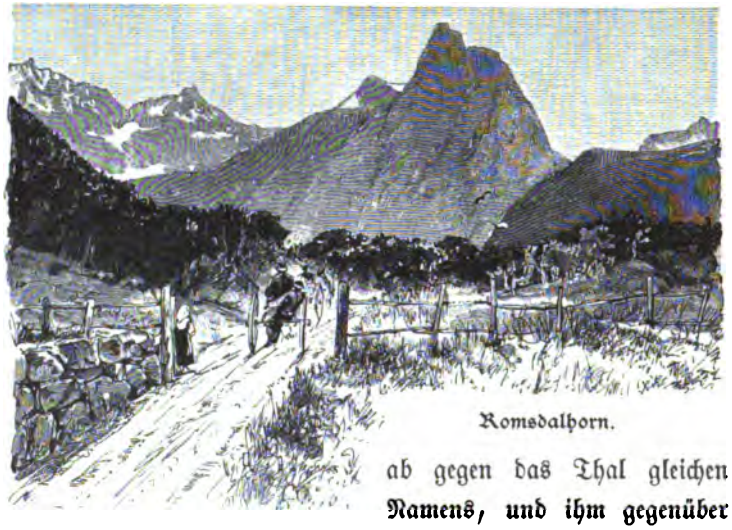
Bei klarer Luft, im Besonderen ehe gutes Wetter in schlechtes umschlägt, ist der Anblick der Landschaft von einer geradezu unbeschreiblichen Schönheit. Der weite Fjord wird zu einem Alpensee, so breit wie der Genfersee bei Lausanne ist. Den grünen Gehängen, welche hinter dem nordischen Städtchen aufsteigen, liegen jenseit des Wassers im Süden und Südosten schneetragende Alpenketten gegenüber. Die Vegetation zeigt eine Ueppigkeit, als ob die Fahrt vom Sognefjord her nicht nordwärts, sondern gegen Süden gegangen wäre. Bäume von einer Höhe und Stärke, an welche das Auge längst nicht mehr gewöhnt ist, ziehen sich am Strande des Fanefjords hin; im Besonderen Lärchen, aber auch Birken und Ahorn. In üppigem Wachsthum ranken Rosen und Gaisblatt an den Mauern auf; und die vielen blumenreichen Gärtchen vor den Häusern Moldes und die prächtigen Anlagen um die Villen des Fanestrandes zeigen, daß die Bewohner zu pflegen wissen, was eine gütige Natur ihnen mit freigibiger Hand verliehen hat.

Einen schönen Umblick erhält man durch Ersteigen der Moldehöhe (400 m) und tiefere Einblicke durch Fahrten in die inneren Fjordverzweigungen und durch Ausflüge von ihren Ufern.

Wenn man dem Langfjord bis an sein Ende folgt, wo er den Namen Eyrisfjord annimmt, so gelangt man über einen niedrigen Isthmus an einen Gebirgsspalt des Plateaus, welcher von einem See erfüllt ist: dem schaurig-schönen Ejkisdalvand. Auf beiden Seiten fallen die Felsen steil 600 m und mehr ab; trotzdem sind sie bewaldet, vornehmlich mit Birken. Von dem Schnee der Höhe sieht man wenig; man beobachtet Eisbildungen, aber keine Gletscher; in einigen Couloirs liegt Schnee. Die Contouren des gegen den Himmel absetzenden Profils sind scharf und zackig. Eine düstere Färbung beherrscht die Gebirgs-

hänge und das Waſſer; letzteres iſt tintenblau und erſchien ſo ruhig, daß es die Landſchaft mit der Schärfe eines ſchwarzen Spiegels zurückwarf. Im Hintergrunde, da, wo der Spalt ſein Südende hat, fällt ein mächtiger Waſſerfall nieder.

Der Ejkisdalvand iſt keine Stätte, wo man leben möchte, und nach den ernſten Eindrücken erſchien Molde doppelt heiter. Ganz anders wirkt ein Ausflug durch den Romsdalfjord. Hier bietet ſchon während der Fahrt die Südküſte freier geſtaltete Alpenbilder. Wenn man dem Ende des Fjords nahe iſt, da, wo er den Namen Isfjord annimmt, ſo treten die hohen Vengetinder (1820 m) auf, an echte Gratberge erinnernd, und das merkwürdig geſtaltete Romsdalhorn (1510 m). Es fällt ſteil



Romsdalhorn.

ab gegen das Thal gleichen Namens, und ihm gegenüber ragt die ſilbergraue Felswand der Trolltinder, d. h. Hexenzinnen, auf; zwiſchen beiden führt die große Straße des Romsdal nach dem Gubbrandsdal hinüber. Die Stelle iſt einer der großartigſten Durchſchnitte, welche man ſehen kann; denn auf beiden Seiten iſt

das Innere des Gebirges in einer Mächtigkeit von 1500 m bloßgelegt. Nicht einmal das Naerödal erreicht die hier gebotenen Dimenſionen.

Bei der Kaiſerlichen Reiſe des Jahres 1889 fielen dieſe Ausflüge dem Nordcap zum Opfer; ſie mußten von dem urſprünglich gültigen Programm abgeſetzt werden. Dafür wurden dieſelben, den Anordnungen Seiner Majeſtät gemäß, in das Programm für 1890 aufgenommen. Wegen der überaus ungünſtigen Witterungsverhältniſſe konnte indeſſen nur der Ausflug in das Romsdal zur Ausführung kommen.

Derſelbe fand am 21. Juli 1890 ſtatt. Da zu jener Zeit die deutſche Manöverflotte vor Molde ankerte, ſo hatte der Kaiſer auch Einladungen an Seine Königliche Hoheit den Prinzen Heinrich von Preußen, den Viceadmiral Deinhardt, den Contre-

admiral Schröder und andere höhere Offiziere der Kaiserlichen Marine ergehen lassen.

Seine Majestät begab Sich um 8½ Uhr Vormittags mit der »Hohenzollern« nach Naes, fuhr an Land und bestieg um 11 Uhr das Karriol; 22 Karriols folgten; in dem ersten derselben nahm Prinz Heinrich Platz.

Die Fahrt erstreckte sich 14 km weit thalaufwärts, wo die beiden Riesenwände der Trolltinder und des Romsdalhorn in freundlicher gestaltete Gehänge übergehen. Bei Horgheim wurde auf grüner Wiese ein Zelt aufgeschlagen, unter welchem Seine Majestät mit den Gästen und dem Gefolge das Frühstück einnahm. Am Nachmittag um 4 Uhr befand Sich der Kaiser wiederum an Bord der »Hohenzollern«, welche sogleich nach Molde zurückdampfte.

Auf der ersten Reise verblieb die Kaiserliche Yacht nur wenige Stunden in Molde. Denn der Weg zum Nordcap war noch weit, und es handelte sich darum, schnell vorwärts zu kommen.

Am Nachmittag des 13. Juli 1889, sobald der eingetroffene Courier abgefertigt war, wurden die Anker wieder gelichtet, und die oft unangenehme Fahrt von Molde zur Mündung des Trondhjemfjords ohne Unbequemlichkeiten zurückgelegt.

Frühſtück im Romsdal.

Unangenehm iſt die Fahrt deshalb, weil das Meer an zwei Stellen ſchärenfrei iſt und die Dünung auch im Sommer zuweilen ſehr beträchtlich ſein kann.

Als wir am Sonntag, den 14. Juli, um 8 Uhr aus unſeren Kammern auf Deck kamen, hatte die »Hohenzollern« bereits ſeit $2^1/_2$ Stunden vor Trondhjem Anker geworfen. Die nüchterne Stadt lag in vollem Sonnenglanz da. Ihre rechtwinklig

einander kreuzenden Straßen, die vielen niedrigen Holzhäuser, die Baumreihen: alles das erinnert an südamerikaniſche Landſtädte; nur daß Pappeln an die Stelle der Eukalyptus treten, Karriols an die Stelle der Reitpferde und ehrliche Nordmänner an die Stelle ſchwarzhaariger Geſtalten mit bräunlichem Teint und dunklen Augen. Wüßte man nicht, daß Trondhjem ſeinen Dom hat und eine Handelsſtadt von hervorragender Bedeutung iſt, daß Eiſenbahnen nach Kriſtiania und Stockholm von hier ausgehen, daß eine große Schiffsbewegung ſtattfindet: die Stadt als Häuſercomplex würde kein Intereſſe erregen, obwohl ſie zu den größten Norwegens gehört und über 24 000 Einwohner zählt.

Unvergleichlich dagegen iſt der Ausblick von dem Ende des Molo, in einer Sommernacht, wenn weithin Ruhe herrſcht,

ein mildes helles Licht die Landſchaft erfüllt, wenn der meilenbreite Fjord einem ſtillen Landſee gleicht und, über den ſchwarzen Bergketten im Norden, gelbliche Abendwolken um Mitternacht den Gruß der unter den Horizont getauchten Sonne bringen.

Inmitten der Hafenbucht von Trondhjem, etwa eine Seemeile vom Lande entfernt, liegt die winzige Insel Munkholmen; ihre ganze Fläche wird von Gebäuden eingenommen, welche einem mittelalterlichen befestigten Schloß ähneln. Man könnte Munkholmen als das nordische Chillon bezeichnen. Hinter den wasserumspülten Mauern beider Festen haben sich Leidensgeschichten abgespielt; an den Namen einer jeden derselben knüpft sich der Name eines Unglücklichen. Schloß Chillon im Genfersee war 6 Jahre lang, von 1530—1536, der Kerker des angeschmiedeten Prior Bonivard; in Munkholmen büßte der Staatsminister Peter Griffenfeld von 1680—1698 eine leichte Schuld mit achtzehnjähriger entsetzlicher Gefangenschaft.

Der Kaiser verblieb zunächst an Bord, nahm Vorträge entgegen und arbeitete darauf allein. Bei dem Mittagessen feierte Graf Walderſee in einer schönen Rede den Geburtstag des Prinzen Adalbert.

Abends um 7 Uhr, bei hellster Tagesbeleuchtung, begab Sich Seine Majestät an Land und besichtigte zunächst den aus seinen Trümmern zu neuer Pracht erstehenden ehrwürdigen Dom: das schönste Denkmal der Kunst, welches Norwegen aufzuweisen hat, ursprünglich die Grabeskirche Olaf des Heiligen und historisch dadurch bedeutsam, daß hier die Könige von Norwegen gekrönt werden. Die Krönung des regierenden Königs Oskar II. fand 1873 statt.

Der Kaiser verweilte lange an dieser weihevollen Stätte,

machte dann eine Fahrt durch das grüne Land und erwies dem Consul Jenssen die Ehre Seines Besuches. Die Villa Grilstad liegt weit entfernt von der Stadt und ist nach dem Modell eines norwegischen Bauernhauses, einer sogenannten Rögstue, erbaut, freilich in größeren Dimensionen. Spät erst kehrte Seine Majestät an Bord der »Hohenzollern« zurück.

Auf den Besuch der beiden Leer-Fos hatte im Programm Verzicht geleistet werden müssen. Es sind dies Fälle des Flusses Nid, welcher aus Südosten von den hohen Bergen der schwedisch-norwegischen Grenze kommt und bei Trondhjem mündet. Die letzten drei Kilometer seines Laufes sind so eigenthümlich gewunden, wie dies nur bei einem Schwemmland vorkommt. Ein Isthmus von 200 m Länge trennt Fluß und Meer an der Stelle, wo die Windungen beginnen. Sie begrenzen zwei Seiten des dreieckförmigen Schwemmlandes, auf welchem die Stadt liegt. Daraus erklärt sich ihr ursprünglicher Name: Nidarós, denn os bedeutet Mündung. Deshalb begegnet man der Endung os zuweilen bei norwegischen Ortsnamen; z. B. bezeichnet Namsos den Ort an der Mündung des Namsenflusses.

Die Wasserfälle des Nid liegen 5 km von der Stadt entfernt und werden am bequemsten im Karriol erreicht; sie haben den Rheinfalltypus, weil es sich auch hier um Unterbrechung eines Flußbettes von ausgeprägter Thalsohle, durch Terrassenstufen, handelt. Die Wassermassen von Rhein- und Nidfall erscheinen etwa gleich groß, doch ist bei solchen Angaben der Täuschung viel Spielraum gelassen. Die Breite des Nid beim Beginn des oberen Falles schätzte ich auf 100 m, die des Rhein an der analogen Stelle wird auf 115 m angegeben. Die Höhe des Rheinfalles ist 17—20 m, die der beiden Leerfos beträgt

mehr. Der obere soll 23 m haben, dem unteren gab ich nach der Schätzung mit dem Auge 50 m.

Die Ufer des Nid zu beiden Seiten der Fälle sind lieblich; die vorhandenen Wiesen zeigen einen schönen Blumenflor. Das Gestein ist grünlicher Chloritschiefer; alle sansteren Hänge bestehen aus Thon, weshalb denn bei nassem Wetter das Hinabsteigen längs der Fälle nicht gerade angenehm ist. Auch der Alpinist wird es alsdann nicht verschmähen, die vorhandenen Ebereschen, Birken und Erlen als das geeignete Gegenmittel zu ergreifen gegen die schlüpfrige Beschaffenheit des steilen Bodens, dem sie entsprossen sind. Höchst eigenthümlich, und zurückzuführen auf die mineralische Zusammensetzung des Flußbettes, ist die Farbe des Flußwassers: ein durchsichtiges grünliches Braungrau. Diese Färbung, an welche wir wenig gewöhnt sind, ist sehr bestimmend für den Eindruck; derselbe würde ein ganz anderer, minder ernster sein, wenn die Fälle des Nid das prachtvolle Grünblau des Rheinfalles ausstrahlten.

Am oberen Leerfos steht eine Sägemühle; in dem anmuthigen Wiesenkessel, aus welchem er abfließt, sieht man rothe, gelbe und graue Bretterhäuser. Der untere Leerfos zeigt die Ruinen eines großen Fabrikwerkes, wo einst die Kupfer- und Chromerze der Bergstadt Röros (630 m, im oberen Glommerthal) verarbeitet wurden.

Jetzt bietet die Stätte einstiger Arbeit ein Bild der Oede und Verlassenheit. Die verfallenden Häuser inmitten des lebenskräftigen Grüns mahnen ebenso an die Vergänglichkeit des Irdischen, wie die Tempelruinen von Paestum oder Girgenti.

Siebentes Kapitel.

In dieſer Stelle der Erzählung ſchiebt ſich nun am natürlichſten das ein, was über Kaiſer Wilhelm's II. Reiſe im Jahre 1890 zu ſagen iſt. Denn dieſe Reiſe, wenigſtens ſo weit meine Darſtellung damit zu thun hat, bewegte ſich in Gebieten, welche den bereits geſchilderten benachbart ſind, zum Theil mit ihnen zuſammenfallen.

Von einem vollſtändigen Bericht über die zweite Nordlandfahrt muß hier ſchon aus dem Grunde abgeſehen werden, weil der Kaiſer nicht incognito reiſte. Weder die Thätigkeit des Monarchen während Seines Verweilens bei der nach Norwegen beorderten Manöverflotte noch auch die Vorgänge an den nordiſchen Fürſtenhöfen während der Anweſenheit Kaiſer Wilhelm's II. in Fredensborg und Kriſtiania können von einem Privatmanne beſchrieben werden.

Die norwegiſche Reiſe des Jahres 1890 nahm wiederum ihren Anfang in Kiel; allein dieſes Mal ſchiffte Sich der Kaiſer nicht auf Seiner Yacht »Hohenzollern« ein, ſondern auf

S. M. P. »Kaiſer«, Commandant Capitän zur See Freiherr von Bodenhauſen. Das Panzerſchiff gehörte der Flotte an, welche unter den Befehl des Kaiſerlichen Vice-Admiral Deinhardt geſtellt war und in den norwegiſchen Gewäſſern vor Seiner Majeſtät manövriren ſollte.

Für das Programm der neuen Reiſe waren alſo noch andere Geſichtspunkte maßgebend, als im Jahre zuvor. Es handelte ſich während des erſten Theiles derſelben einerſeit um Flottenmanöver, andererſeit um den Beſuch zweier Königshöfe. Erſt am 9. Juli, nachdem Kaiſer Wilhelm II. Sich an Bord der »Hohenzollern« eingeſchifft hatte, konnte die Reiſe den Charakter der vorjährigen annehmen und ihre Ziele in der landſchaftlichen Größe Norwegens ſehen. Aber ein Theil dieſer Ziele blieb verſchleiert, weil die Witterung überwiegend ſchlecht war.

Am Abend des 27. Juni ging Kaiſer Wilhelm II. mit der Manöverflotte in See. Ihre Majeſtät die Kaiſerin begleitete die Abfahrt bis zu dem äußeren Hafen auf der Stations-Yacht, und kehrte, nachdem die Schiffe beim Paſſiren der Yacht vor Ihrer Majeſtät paradirt hatten, nach Kiel zurück.

Das Doppelgeſchwader beſtand aus den Panzerſchiffen »Kaiſer«, »Deutſchland«, »Friedrich der Große«, »Preußen«, »Baden«, »Oldenburg«, »Würtemberg«, »Bayern«. Dieſelben ſind in der Reihenfolge genannt, welche ſie bei der Fahrt in einfacher Kiellinie hatten. Auf offener See wurde doppelte Kiellinie formirt; alsdann fuhr der »Kaiſer« an der Tête der rechten, die »Baden« an der Tête der linken. Diſtanzen und Intervalle betrugen 400 m. Flankirt wurde die Flotte von der Kreuzer-Korvette »Irene«, Commandant Prinz Heinrich von Preußen K. H., von den Aviſos »Pfeil« und »Zieten« und von der Yacht »Hohenzollern«, Commandant Capitän zur See von Arnim.

Der Flottenchef befand ſich an Bord der »Baden«; Contre-admiral Schröder, Chef der II. Diviſion, an Bord des »Kaiſer«.

Das Schauſpiel einer in Fahrt begriffenen Panzerflotte iſt, wenn man es zum erſten Mal genießt, ſehr imponirend. Es macht einen höchſt merkwürdigen Eindruck, nachdem man Abends einen letzten Blick auf die ſchwarzen Koloſſe geworfen hat, genau dasſelbe Bild am folgenden Morgen wiederzufinden. So gleichmäßig iſt die Geſchwindigkeit aller, daß weder Abſtände noch Intervalle ſich verändern; die einzelnen Fahrzeuge befinden ſich dadurch gegen einander in relativer Ruhe. Man hat ein ſtehendes Tableau vor ſich, und die Bewegung iſt ſcheinbar

ausgemerzt. Darüber geht die Vorſtellung nahezu verloren, daß man ſich in offener See befindet. Der ununterbrochen gleichmäßige Anblick derſelben unverrückbaren Schiffe bringt ſchließlich die Illuſion hervor, als habe man feſtes Land vor ſich.

Die Flotte nahm ihre Fahrt durch den großen Belt zwiſchen Fünen im Weſten und Seeland im Oſten. Sie wurde am Mittag des folgenden Tages im Kattegat zurückgelaſſen. Nur das Panzerſchiff »Kaiſer«, welches nun die gelbe Kaiſer-Standarte heißte, gefolgt von der »Irene« und der »Hohenzollern«, fuhren weiter und gingen vor Helſingör zu Anker. Drei däniſche Kriegs-

ſchiffe und die Batterien des Schloſſes Kronborg feuerten Salut. Seine Majeſtät König Chriſtian IX. von Dänemark begab Sich auf Seiner Yacht »Danebrog« an Bord des »Kaiſer« unter dem Salut unſerer Geſchütze, Seinen Erlauchten Gaſtfreund zu begrüßen. Bald nachdem der König von Dänemark Sich an Land zurückbegeben hatte, verließ auch der Deutſche Kaiſer Sein Schiff und ſetzte nach Helſingör über, von wo ein Extrazug den hohen Gaſt nach Schloß Fredensborg brachte.

Zwei Tage ſpäter, am Montag den 30. Juni, kehrte Seine Majeſtät an Bord des »Kaiſer« zurück, und um 10 Uhr gingen die drei deutſchen Kriegsſchiffe in See. Im Kattegat wurde die alte Formation der Flotte wieder hergeſtellt, und die Fahrt durch das Kattegat und das innere Skagerrak unter günſtigen Verhältniſſen des Wetters wie der See zurückgelegt.

Am Morgen des 1. Juli lief die Flotte mit dem Kaiſerlichen Herrn in den Fjord von Kriſtiania ein. Derſelbe öffnet ſich an der Stelle, wo die halbinſelförmigen Südenden von Schweden und Norwegen an einander ſtoßen und erſtreckt ſich 44 Seemeilen von Süden nach Norden ins Land. Auf ſeiner erſten, ſüdlichen Hälfte hat er eine Breite von 5 bis 8 Seemeilen, verengt ſich dann zu einem Kanal und erweitert ſich ſchließlich auf ſeiner Oſtſeite zu einem hakenförmig gebogenen Endbecken, an welchem Kriſtiania liegt und das ſich als ſpitzer Keil, 10 Seemeilen gegen Süden, unter dem Namen Bundefjord fortſetzt. Die Geſtalt, mit welcher der innerſte Theil des Fjords gegen das Land abſchließt, erinnert ein wenig an das Nordende des Kaſpiſchen Sees, der ſich auch hakenförmig nach Süden umbiegt.

Die Ufer des Kriſtianiafjords ſind felſig, oft deutlich terraſſirt und mit Kiefern und Laubholz beſtanden. Ausblicke auf zurückliegende bläuliche Höhenrücken im Innern bieten ſich häufig,

aber Schneeberge sind nirgendwo zu sehen. Viele Wohnstätten beleben die Ufer und entfernen die Monotonie, zu welcher diese Landschaft neigt. Groß und schön aber wird das Bild, wenn Kristiania in Sicht kommt, dessen Häusergruppen in vornehmer Behaglichkeit über die Felshügel sich ausbreiten, auf welches schönbewaldete Berge niederschauen, und dessen weite Fjordfläche von Schiffen aller Größen durchfurcht wird.

Die Fahrt durch den Fjord wurde absichtlich verlangsamt, denn die Ankunft des Deutschen Kaisers vor der norwegischen Hauptstadt war auf 5 Uhr Nachmittags festgesetzt. Die Flotte formirte aus der doppelten die einfache Kiellinie, und mit musterhafter Präzision wurden die zwölf Kriegsfahrzeuge in stolzer Aufeinanderfolge durch die Engen des Fjords gesteuert.

Schon während der Fahrt fehlte es nicht an Zeichen, daß der König und die Bevölkerung von Norwegen sich zu einem Empfang des Deutschen Kaisers von außergewöhnlicher Großartigkeit gerüstet hatten. Mehr und mehr nahmen die Ufer des Fjords den Anblick einer Feststraße an; rechts und links wehten die Flaggen, auf den nackten Uferfelsen drängten sich Hunderte von Menschen; kleine Dampfer kamen entgegen, ein jeder in seinem schönsten Flaggenschmuck, mit Passagieren besetzt wie ein dicht gefüllter Concertsaal. Die Anzahl der kleinen Segel- und Ruderboote mehrten sich von Stunde zu Stunde; es war ein Tücherwehen und Hurrahschreien ohne Ende.

In der Nähe der »Hohenzollern« erreichten diese Zeichen froher Begrüßung ihren Höhenpunkt; denn so lange das Panzerschiff, an Bord dessen Kaiser Wilhelm II. Sich befand, im Flottenverbande fuhr, wehte die Kaiser-Standarte — aus bestimmten formalen Gründen — von dem Großmast der »Hohenzollern«; dorthin also waren Aller Augen gerichtet. Deshalb begab sich

auch General Kjerulf und Oberſt Nyquiſt von dem Ehrendienſt, welchen König Oskar II. dem Deutſchen Kaiſer entgegenſandte, an Bord der Kaiſerlichen Yacht; desgleichen der deutſche Geſandte Dr. Buſch und andere offizielle Perſönlichkeiten.

Als dann Kriſtiania in Sicht kam, gehüllt in den leichten Duft des herrlichen Sommertages; als die Flotte, umſchwärmt von Tauſenden von Booten und mehr als fünfzig kleinen Dampfern, zu Anker ging, die Kaiſer-Standarte auf dem »Kaiſer« geheißt war und das Feuern der Salutſchüſſe die Feſtung Akershus und unſere Kriegsſchiffe in weiße Wolkenballen hüllte; als ſich das Hurrahſchreien mit dem Donnern der Geſchütze

Feſtung Akershus.

miſchte, und eine ganze Stadt im Schmuck vor dem verwunderten Auge entfaltet lag, da ſah man vom Ufer her das Boot Seiner Majeſtät König Oskar's II. nahen.

Am Landungsplatz war ein Ehren-Pavillon aufgeführt, in Weiß und Purpur, von auffallend ſchöner Form; eine breite Steintreppe von wenigen Stufen führte von dort zum Waſſer,

und hier hatten Boote, ſämmtlich im Flaggenſchmuck über die Toppen, Aufſtellung genommen und bildeten eine lange geradlinige Doppelreihe, eine echte Vikinger Via triumphalis, welche gerade auf den Ankerplatz des Panzerſchiffes mit der Kaiſer-Standarte zuführte.

Es war ein ſchöner, feierlicher Moment — ein Moment, nicht ganz frei von der Spannung, welche der Auslöſung harrt —, als der König des zu jubelndem Empfang gerüſteten Volkes durch dieſe unvergleichliche Waſſerſtraße fuhr, um dann an Bord des deutſchen Kriegsſchiffes den Souverän zu begrüßen, welchen Freundſchaft für den König, Sympathie für das Land und der Wille, dieſen Geſinnungen Ausdruck zu geben, nun zum zweiten Mal an die norwegiſche Küſte geführt hatten.

König Oskar kehrte an Land zurück und erwartete, umgeben von allen Würdenträgern Seines Reiches, den Kaiſer zur offiziellen Begrüßung. Als die blauſtrahlende Kaiſerliche Galeere abſetzte und Seine Majeſtät durch die Feſtſtraße der Boote führte, erſcholl endloſer Jubel, unter deſſen betäubendem Dröhnen Kaiſer Wilhelm II. norwegiſchen Grund und Boden betrat. In dem blumengeſchmückten Pavillon fand die Begrüßung durch den König ſtatt. Dann nahm der Kaiſer die Anſprache des Bürgermeiſters von Kriſtiania, Herrn Chriſtie, entgegen und begab Sich, begleitet von dem Königlichen Gaſtfreunde, durch die reichgeſchmückten, dichtgedrängten

Straßen in das hochgelegene Königsschloß, woselbst die Begrüßung mit Ihrer Majestät der Königin von Schweden und Norwegen stattfand.

Damit waren die Empfangsfeierlichkeiten zum Abschluß gebracht. Es muß wiederholt werden, daß der hinterlassene Eindruck großartig war, vor Allem deshalb, weil die Dinge sich nicht nach der Schablone abgespielt hatten, weil die Bevölkerung ihnen den Stempel ihres eigenen Landes gab, weil es sich dabei nicht um Erfüllung internationaler Höflichkeitspflichten handelte, sondern weil das Land einen Kaiser ehren wollte, durch dessen wiederholte Besuche es sich selbst geehrt und erfreut fühlte. Und andererseit gab Kaiser Wilhelm II. Seinen norwegischen Sympathien einen besonderen, von dem Lande wohl begriffenen Ausdruck dadurch, daß Er in vollem Fürstenglanz mit einer imposanten Flotte vor der Hauptstadt Kristiania zu Anker ging.

Bei dem großen Galadiner, welches am 2. Juli in dem Königsschloß stattfand, wechselten beide Monarchen Trinksprüche, welche in edelster Sprache die Beziehungen des Deutschen Kaisers zu König Oskar II. und dem norwegischen Lande feierten.

Der Aufenthalt des Kaisers in Kristiania währte vom 1. bis 5. Juli, nahezu viermal 24 Stunden. Der 1., 2. und 3. Juli waren durch schönes Wetter ausgezeichnet, und dadurch gestaltete sich auch das Fest, welches die Stadt dem hohen Gast angeboten hatte, zu einem sehr schönen Erfolg. Auch hier wieder lag das Erfreuliche in der ungesuchten Originalität, in der Verbindung dessen, was die Schönheit des Landes bot, mit dem, was die Gastfreundschaft seiner Bewohner in so herzlicher Weise darbrachte.

Die Einladung erging, im Namen des Magistrats und der Stadtverordneten von Kristiania, nach Frognersaeter, einem

Punkt, welcher in 400 m Höhe, 8 bis 9 km nordwestlich von der Stadt entfernt liegt. Mit großer Liberalität waren für sämmtliche Gäste bequeme, viersitzige Wagen zur Verfügung gestellt.

Saeter bedeutet ganz allgemein Sennhütte, und weil Viehzucht in der norwegischen Landwirthschaft die Hauptrolle spielt, so finden sich die Saeters über das Hochland verbreitet. Frognersaeter ist nun freilich seiner ursprünglichen Bestimmung entfremdet worden. Ein kunstsinniger Mann, Herr Consul Heftye, hatte sich dort eine Wohnstätte eingerichtet, Bauernhäuser aus Hallingdall und Telemarken aufstellen lassen und in Museen für norwegische Hausgeräthe umgewandelt. Nach seinem Tode hat die Stadt den Besitz für 250 000 Kronen erworben, und so erinnert nichts mehr an die alte Sennwirthschaft, als die grüne Waldwiese, auf deren sanft geneigtem Boden sich die traulichen Blockhäuser erheben. Was den Besuch dieses Punktes so lohnend macht, das ist die Aussicht auf Kristiania und den Fjord, im Besonderen den Bundefjord.

Die Municipalität hatte eine große Halle erbauen lassen, welche sich gegen den schönsten Theil der Aussicht öffnete. Hier nahm der Kaiser an der Seite König Oskar's ein Frühstück an, zu welchem auch die Admirale und Commandanten der deutschen Flotte geladen waren. Der Vertreter der Bürgerschaft, Herr Carl Lous, obwohl er Deutschland nie besucht hatte, hielt dabei eine anmuthende Rede in fließendem Deutsch und brachte im Namen der Stadt Kristiania das Wohlsein des hohen Gastes aus. Auch erwähnte er dabei, daß die neue Fahrstraße von Frognersaeter nach Holmenkollen, welche heut durch den Deutschen Kaiser eröffnet werden würde, den Namen »Kaiser Wilhelm-Weg« führen sollte, wenn Seine Majestät dies gestattete.

Der Kaiſer dankte huldvoll für dieſe neue Aufmerkſamkeit, die Er mit Genehmigung des Königs gern annähme. Er hoffe, daß noch in fernſter Zukunft viele Seiner deutſchen Landsleute auf dieſer norwegiſchen Straße wandeln würden, und Er erhebe Sein Glas, um es auf das Wohlſein der Stadt Kriſtiania und ihrer Bürger zu leeren.

Ueber die prächtige neue Straße begaben Sich die Majeſtäten und die nicht unbeträchtliche Schaar der geladenen Gäſte nach Holmenkollen und kehrten von dort nach Kriſtiania zurück.

Am Abend desſelben Tages fand auf dem Schloß das große Galadiner ſtatt, welches einen glänzenden Verlauf nahm. Der Bericht des »Deutſchen Reichs-Anzeigers« vom 7. Juli 1890 über dieſes Feſt lautet alſo:

»Die Tafel war in dem ſogenannten Tanzſaal des Königlichen Schloſſes gedeckt. Ihre Majeſtät die Königin war nicht erſchienen. In der Mitte der Tafel nahm Platz Seine Majeſtät der Kaiſer, links von Allerhöchſtdemſelben Seine Majeſtät der König Oskar, dann Seine Königliche Hoheit der Prinz Heinrich von Preußen; rechts von Seiner Majeſtät dem Kaiſer Seine Königliche Hoheit der Prinz Eugen, Herzog von Nerike, und Seine Hoheit der Herzog Friedrich Wilhelm von Mecklenburg-Schwerin. Gegenüber Seiner Majeſtät dem Kaiſer ſaß der Königlich norwegiſche Hofchef Naeſer, gegenüber Seiner Majeſtät

dem König Oskar der Staatssecretär des Auswärtigen Amts Freiherr Marschall von Bieberstein, neben welchem der norwegische Staatsminister Stang und der Ober-Hof- und Hausmarschall Graf zu Eulenburg Platz nahmen; gegenüber dem Prinzen Eugen der deutsche Gesandte in Stockholm Dr. Busch, neben welchem der schwedisch-norwegische Gesandte in Berlin Freiherr von Lagerheim saß«.

»Nach dem siebenten Gange erhob Sich Seine Majestät der König Oskar II. zu folgendem Trinkspruch:«

»»Euere Majestät bitte Ich Meinen tiefgefühlten Dank aussprechen zu dürfen für den liebenswürdigen Besuch in Meiner norwegischen Hauptstadt, womit Euere Majestät Mich und das ganze Land so hoch beglückt und geehrt haben und worin Ich einen neuen Beweis der Mir so theuren Freundschaft Euerer Majestät erblicke. Es ist heute nicht das erste Mal, daß Euere Majestät den Boden Norwegens betreten. Euere Majestät haben schon die großartigsten Theile der West- und Nordküste befahren. Einen erfreulichen Beweis, daß Euere Majestät die Schönheit der norwegischen Natur schätzen, sehen wir darin, daß Euere Majestät die vorjährige Reise nun zu wiederholen beabsichtigen. Das Volk, welches die Küsten und Thäler Norwegens bewohnt, fühlt tief; allein, auf eine sehr weite Oberfläche verbreitet und in Folge dessen oft sehr abgesondert lebend, vermag es nicht immer, seine Gefühle laut an den Tag zu legen. Doch in diesen Tagen, wo nahezu ein Zehntel der ganzen Volkszahl Norwegens hier Euerer Majestät begegnet, hat das Volk einen freien und wahren Ausdruck ohne Mühe gefunden. Dessen hunderttausendstimmiger Jubel gilt nicht nur dem erhabenen Herrscher eines stammverwandten Volkes, sondern ganz besonders auch dem thatkräftigen und volksfreundlichen Fürsten und Menschen. In

dieſen Jubel mögen Euere Majeſtät erlauben, daß Ich einſtimme — ſowie mit Mir alle hier Anweſenden, — indem Ich nun auf das Wohl Euerer Majeſtät, auf das Wohl Ihrer Majeſtät der Kaiſerin, ſowie des ganzen Kaiſerlichen und Königlichen Hauſes trinke. Gott erhalte und bewahre Euere Majeſtät. Seine Majeſtät der Deutſche Kaiſer und König von Preußen lebe hoch! hoch! hoch! hoch!««

»Begeiſtert ſtimmten die Anweſenden in dieſes vierfache Hoch des Königs auf den Kaiſerlichen Gaſt ein, während die Muſik das »Heil Dir im Siegerkranz« intonirte. Des Kaiſers und Königs Majeſtät dankte dem Könige durch innigen Händedruck und erhob Sich gegen Ende der Tafel zu folgender Erwiderung:«

»»Euere Majeſtät wollen Meinen tiefgefühlten Dank für die erhebenden Worte entgegennehmen, welche Sie vorhin an Mich gerichtet haben. In Euerer Majeſtät norwegiſchen Hauptſtadt bin Ich in einer Weiſe empfangen worden, wie Ich es nicht erwarten konnte und nicht erwartet habe, und bitte Ich hier nochmals, dafür Euerer Majeſtät Meinen Dank zu Füßen legen zu dürfen.««

»»In Meiner Jugend iſt es Mir nicht vergönnt geweſen, größere Reiſen zu machen, weil es der Wunſch Meines Großvaters war, ſtets in Seiner Nähe zu weilen. Ich erachte es aber für einen Regenten als nothwendig, daß er ſich über Alles perſönlich informirt und aus directer Quelle Anſchauungen ſammelt, ſeine Nachbaren kennen lernt, um mit ihnen gute Beziehungen anzuknüpfen und zu unterhalten; dieſe Zwecke ſind es, die Ich bei Meinen Reiſen im Auslande verfolge.««

»»Wenn Ich dieſes Land aufgeſucht habe, ſo iſt es nicht allein die Liebe und Freundſchaft, welche Mich mit Euerer Majeſtät verbinden, ſondern auch zugleich die Hinneigung zu dem kernigen

Volke, welche Mich hierher geführt hat. Es zieht Mich mit magiſchen Fäden zu dieſem Volke. Es iſt das Volk, welches ſich im ſteten Kampfe mit den Elementen aus eigener Kraft durchgearbeitet hat, das Volk, welches in ſeinen Sagen und ſeiner Götterlehre ſtets die ſchönſten Tugenden, die Mannentreue und Königstreue, zum Ausdruck gebracht hat. Dieſe Tugenden ſind in hohem Maße den Germanen eigen, welche als ſchönſte Eigenſchaften die Treue der Mannen gegen den König und des Königs gegen die Mannen hochhielten. Das norwegiſche Volk hat in ſeiner Literatur und Kunſt alle dieſe Tugenden gefeiert, die eine Zierde der Germanen bildeten.««

»»In früherer Zeit zogen die Norweger über das Meer, um andere Völker zu bekriegen; jetzt kommen die Deutſchen zu friedlichem Beſuch nach Norwegen. Wenn aber wieder einmal Gefahr drohen ſollte, ſo bin Ich überzeugt, daß heute die norwegiſchen Krieger, ebenſo wie die Alten, bereit ſein werden, das Schwert in die Fauſt und den Schild vom Nagel zu nehmen, um treu für ihren König einzuſtehen. Der Jubel Ihres Volkes hat Mich tief bewegt. Ich betrachte denſelben als einen Ausdruck nicht nur gegen Meine Perſon, ſondern auch als einen Ausdruck der norwegiſchen Volksgeſinnung gegen Deutſchland und gegen Euere Majeſtät, Meinen Gaſtgeber.««

»»Ich erhebe Mein Glas und trinke auf das Wohl Euerer Majeſtät, Ihrer Majeſtät der Königin und des ganzen Königlichen Hauſes Norwegen! Seine Majeſtät der König lebe hoch! hoch! hoch!««

»Ein brauſendes Hoch erklang durch den Saal. Die Muſik ſpielte die Hymne, und König Oskar umarmte und küßte den Kaiſer und König. Bald darauf wurde die Tafel aufgehoben, und Ihre Majeſtäten begaben Sich mit Ihren Gäſten in den

daranſtoßenden kleinen Saal, in welchem, ſowie in den Nebenſälen, der Kaffee eingenommen wurde.«

»Während des Galadiners hatte Sich Ihre Majeſtät die Königin auf dem Balcon des Schloſſes gezeigt und war von der dort zahlreich verſammelten Volksmenge enthuſiaſtiſch begrüßt worden. Auch Ihre Majeſtäten der Kaiſer Wilhelm und der König Oskar erſchienen ſpäter während des Concerts auf dem Balcon und wurden durch jubelnde Zurufe empfangen. Erſt gegen 11 Uhr verließen die Gäſte des Hofes das Königliche Schloß.«

Den folgenden Vormittag benutzte der Kaiſer, um gemeinnützige Inſtitute in Augenſchein zu nehmen. Gegen 11 Uhr war der Kronprinz von Norwegen und Schweden eingetroffen. Am Nachmittag machten die Majeſtäten und der Königliche Hof einen Ausflug zu Wagen nach dem Etabliſſement von Bygdö und dem daſelbſt gelegenen Schloſſe Oskarshall. Zu der Ausfahrt waren auch das Gefolge und die Gäſte des Deutſchen Kaiſers geladen; dieſelbe fand in Equipagen des Königlichen Hofes ſtatt. Ein Theil des Marſtalls war von Stockholm nach Kriſtiania übergeführt worden und ſtand unter den Befehlen des Hofſtallmeiſters Oberſtlieutenants Sverdrup.

Bygdö iſt eine Halbinſel im Weſten von Kriſtiania. Dieſelbe ſchiebt ſich 3 km von Norden aus in den Fjord hinein, bei einer Breite von 2 km, und macht den Eindruck eines Parkes; ſie beſitzt, ähnlich wie Frognerſaeter, alte norwegiſche Holzbauten, die auch hierher transportirt wurden. Es ſind dies eine uralte »Stavekirke«, d. h. Kirche aus Holz, in einem Stil, den man

ruſſiſch-aſiatiſch nennen möchte; ſie ſtand einſt in Gol im Hallingdal; ferner ein Bauernhaus mit vollſtändiger Einrichtung aus Telemarken und endlich ein Vorrathshaus — norwegiſch Stabbur —, wie es noch heut aller Orten auf dem Lande zu finden iſt. König Oskar II., der gelehrte und kunſtſinnige Fürſt, führte Selbſt den Kaiſer umher und gab Erläuterungen.

Dann fand in dem nahe gelegenen Schloß Oskarshall Familientafel ſtatt. Gleichzeitig wurde das Gefolge durch den Hofmarſchall Frölich zur Marſchalltafel vereinigt, und ſpäter fand Cercle auf der Terraſſe des Schloſſes ſtatt. Der Kaiſer ſtellte Selbſt Ihrer Majeſtät der Königin von Schweden und Norwegen einige Herren des Gefolges vor. Das Wetter war ſo klar, daß die berühmte Ausſicht von der Terraſſe in ihrer ganzen Schönheit genoſſen werden konnte. Die Fahrzeuge der Kaiſerlichen Flotte, welche die ſchimmernde Fläche des Fjords unterbrachen, bildeten eine impoſante Staffage in dem Landſchaftsbilde.

Zu gleicher Zeit fand zu Ehren der deutſchen Flotte ein großes Diner im Feſtſaale der Freimaurerloge ſtatt, gegeben von Bewohnern Kriſtianias deutſcher Herkunft. Das Comité beſtand aus den Herren C. Boy, H. Dammann, Th. Kirchenſtein. Auch an das Kaiſerliche Gefolge war eine Einladung ergangen.

Am 4. Juli begaben Sich Ihre Majeſtäten der Kaiſer Wilhelm und der König Oskar, nebſt kleinem Gefolge, mittels Sonderzuges nach Sandviken und alsdann zu Wagen an das Oſtufer des großen Binnenſee's Tyrifjord. Von hier brachte ein Dampfer die beiden Monarchen an das andere Ufer nach Skjaerdalen, wo der Sonderzug bereit ſtand. Das eigentliche Reiſeziel, die Stadt Hönefos, wurde in kurzer Fahrt erreicht. In unmittelbarer Nähe bildet die Baegna, der Fluß des Valdersthales, kurz vor ſeiner Einmündung in den Tyrifjord, die be-

rühmten Cascaden von Hönefos. Leider regnete es während des ganzen Tages, was um so mehr bedauert werden mußte, als die liebliche Gebirgslandschaft die Reize ihrer Flüsse, Wälder und Seen nur bei Sonne und blauem Himmel entfaltet.

Die Bevölkerung ließ sich dadurch nicht abhalten, an allen Stationen, wo der Kaiser kurz verweilte, Denselben festlich zu empfangen. Außer in Hönefos waren besonders in der wichtigen Handelsstadt Drammen große Zurüstungen getroffen worden. Der Ort wurde am Abend auf der langen Eisenbahn-Rückfahrt berührt. Hönefos liegt nur 40 km N. W. von Kristiania; aber der Schienenstrang zwischen beiden Orten beschreibt eine stark nach Süden ausgebogene Kurve von 124 km Länge.

Am Vormittag des 5. Juli verabschiedete Sich Kaiser Wilhelm II. von Ihrer Majestät der Königin Sophie von Schweden und Norwegen und fuhr darauf mit dem König Oskar II. zum Hafen. In dem Empfangspavillon waren alle officiellen Persönlichkeiten, unter ihnen der Bürgermeister von Kristiania, versammelt. Nach einem Besuch auf der »Irene« und mehreren Schiffen der Manöverflotte nahm König Oskar, mit dem Kronprinzen und dem Prinzen Eugen, das Frühstück an Bord S. M. Y. »Hohenzollern« als Gast unseres Kaisers ein. Später führte Seine Majestät den König Oskar an Land zurück, wo die Monarchen feierlich Abschied von einander nahmen.

Damit hatte der Kaiserliche Aufenthalt in Kristiania seinen Abschluß gefunden, und um 3 Uhr Nachmittags begab Sich Seine Majestät an Bord Seines Panzerschiffes »Kaiser« und ging mit der Manöverflotte wieder in See.

Mittlerweile waren auf der »Hohenzollern« an Stelle der in die Heimath zurückkehrenden Herren diejenigen getreten, welche Seine Majestät an die Westküste begleiten sollten. Es hatten

uns verlaſſen der Ober-Hofmarſchall Seiner Majeſtät des Kaiſers Graf Eulenburg, der Chef des Civil-Cabinets von Lucanus, der Staatsſecretär Freiherr von Marſchall und der General à la suite Graf Wedel. Generallieutenant von Hahnke erhielt Befehl, ſich an Stelle des heimkehrenden Generallieutenants von Wittich auf dem »Kaiſer« einzuſchiffen. Von Berlin eingetroffen waren der Graf von Görtz, der Hausmarſchall Freiherr von Lyncker und der Flügeladjutant Major von Zitzewitz. Ferner ſchifften ſich ein die bereits zum Empfang in Kriſtiania befohlenen Herren:

Kaiſerboot.

der Geſandte Graf Philipp Eulenburg und der Wirkliche Legationsrath von Kiderlen-Wächter. Von den Gefährten, welche in Kiel an Bord gegangen waren, verblieben nur die Flügeladjutanten Oberſtlieutenant von Keſſel und Major Dietrich von Hülſen; ferner Maler Carl Saltzmann, Premierlieutenant Georg von Hülſen und der Verfaſſer.

Die Ausfahrt durch den Kriſtianiafjord war von heiterem Wetter begünſtigt. Aber am Sonntag, den 6. Juli, war die See ſo ſchlecht, daß die Flotte in den wunderſchönen Hafen von

Kriſtianſand einlief und erſt am Dienſtag, den 8. Juli, wieder in See ging. Am Nachmittag dieſes Tages paſſirten wir Cap Lindesnaes, den ſüdlichſten Punkt Norwegens, bei Regen, trüber Luft und hoher See. Am Morgen des 9. Juli, als rechts und links die Felſen der Einfahrt nach Bergen ſichtbar wurden, lächelte die Sonne wieder.

Am Nachmittag dieſes Tages, nachdem die Flotte in Bergen zu Anker gegangen war, verließ Seine Majeſtät in Begleitung des Generallieutenants von Hahnke und des Freiherrn von Senden das Panzerſchiff »Kaiſer« und begab Sich direct an Bord Aller-

Vor Bergen.

höchſt Seiner Yacht »Hohenzollern«. Am Morgen des folgenden Tages, gegen 10 Uhr, ging der Kaiſerliche Dampfer in See, unter dem Salut des Geſchwaders und der Feſtungsgeſchütze, und wiederholte in umgekehrter Richtung die Fahrt des 8. Juli 1889.

Das Wetter war nicht beſtändig, vorläufig aber noch klar und durch Sonnenſchein verſchönt. Wir fuhren durch die maleriſch umſchloſſenen Gewäſſer, welche den Zugang zu Bergen bilden, und nahmen, nach dem Verlaſſen des Byfjords (By heißt Stadt), eine ſüdliche Richtung durch die reich beſetzte Schärenflur.

Nach wenigen Stunden traten wir in das weite Seebecken des Björnefjord, d. h. Bärenfjord, und erblickten im Südosten den Zebraschnee der Ausläufer von Folgefond; später erschien die continuirliche Schneedecke des eigentlichen Massivs. Die schöne Umrahmung des Wasserbeckens durch Felsgebirge wird auch nicht in der Richtung gegen die See unterbrochen und stellt sich daselbst als eine niedrige Profillinie dar, zu welcher die vielen Schären zusammengeschlossen sind. Nord-, Ost- und Süd-Ufer zeigen hoch aufsteigende Berge. Der graue Felston herrscht vor, aber die unteren Hänge erscheinen fast ausnahmslos bewaldet; die Bestände-bildenden Elemente sind Erlen und Birken, sowie auch Kiefern, aber das Laubholz überwiegt.

Die Bäume können im Durchschnitt den Vergleich nicht aushalten mit der Schönheit des Wuchses in unseren Wäldern. Zudem hat die Farbe des Baumschlages einen graugrünen Stich; um so kräftiger hebt sich dagegen das saftige Grün der Wiesenstücke ab, welche dem Walde eingestreut sind oder aus der Mulde irgend eines grauen Felshanges aufleuchten.

Der Björnefjord hat in westöstlicher Richtung eine Länge von etwa 14 Seemeilen. Aus ihm führt ein enger Sund von 4 Seemeilen Erstreckung, der früher schon erwähnte Lockfund, zwischen der Tysnaes-Insel und dem ausgefranften Festlande nach Süden in den Hardangerfjord. Die Fahrt durch diesen Kanal unterscheidet sich in nichts von einer Flußfahrt. Die Ufer steigen zu beiden Seiten steil und bewaldet auf; wegen der Nähe, aus welcher sie überblickt werden müssen, ist über ihre Höhe schwer etwas auszusagen; genug, daß man den Eindruck hat, von hohen Bergen eingeschlossen zu sein.

Die Breite des Lockfund wechselt; anfänglich gleicht sie der doppelten Rheinbreite im Rheingau; später zieht sie sich zu den

Querdimensionen der Mosel zusammen. Die »Hohenzollern« ging an einer Stelle in nur 15 Schritt Entfernung vom Ostufer in voller Fahrt dahin. Wäre die Geschwindigkeit eine geringere gewesen, so hätte man in aller Muße Detailstudien der Ufer von Bord aus machen können. Das Wasser zeichnete sich durch eine hellblaue Farbe aus.

Auf beiden Ufern liegen Höfe, denen nie die saftgrüne Wiese fehlt; zuweilen wohl gesellt sich ein winziges Kartoffelfeld dazu. Auf der Festlandsseite war nur Laubholz zu sehen, die gegenüberliegende Tysnaes-Insel dagegen war auch mit Nadelholz bestanden.

Die Ueppigkeit der Bewaldung schien schwer verträglich mit der Steilheit der Felsen, deren nackte Flächen zwischen dem Grün des Laubes und dem Grau der Stämme sichtbar wurden. Aehnliche Erscheinungen zeigen sich oft in den norwegischen Gebirgen, und man ist verwundert, daß die Vegetation so furchtlos von den unwirthlichen Hängen Besitz ergreift. Die Ufer des Lockfund zeigten recht deutlich, daß der Grund dieser Erscheinung in der weit verbreiteten Schichtung des Gesteines zu suchen ist.

Der Typus des geschichteten, durch Verwitterung angenagten Gebirges ist die Haustreppe, deren Stufen, wenn sie in der Natur auftreten, als Terrassenstufen bezeichnet zu werden pflegen. Gerade so wie man eine Treppe von unten bis oben mit Topfgewächsen ausschmücken kann, auch wenn dieselbe sehr steil ist, ebenso gut kann die Natur die Terrassenstufen ihrer Gebirge mit den Kindern des Pflanzenreiches schmücken. Nun treten die Terrassen der Natur freilich nie mit der Regelmäßigkeit der klassischen Terrasse von Sanssouci auf; denn ihre Stufen sind verschieden hoch, eine und dieselbe fällt sogar an

verſchiedenen Punkten verſchieden tief; die horizontalen Theile ſind nicht immer horizontal, ſondern haben Neigungen; die verticalen Theile ſind nicht immer vertical. Aber Eines bleibt doch: der Treppenſtufen-Charakter, d. h. der Wechſel von ſteileren und ſanfteren Neigungen. Die ſteileren bleiben ſteril, auf den ſanfteren ſiedelt ſich Vegetation an, und ſo ſteigt das Gebirge vom Meeresſpiegel auf, ſcheinbar abwehrend und doch nicht ohne Fürſorge für das Gedeihen von Wald und Buſch, von Mattenſtückchen, Wieſenbändern und einer großen Zahl von blühenden Kräutern.

Wir durchfuhren den Lockſund in zwanzig Minuten und gelangten in den Hardangerfjord, d. h. wir änderten unſeren Kurs aus Süd nach Nordoſt. Damit traten wir in die Gewäſſer ein, auf denen der Kaiſer am 3. Juli 1889 ſeinen eigentlichen Einzug in Norwegen gehalten hatte.

Die alten Bilder erſchienen wieder, wenn auch um ein Jahr gealtert! Denn ein Bild iſt nicht das, was da iſt, ſondern das, was wir ſehen. Es hatte ſich nichts geändert: noch immer dieſelben lang hingezogenen, rundlichen Profillinien und die ſteilen Hänge unter ihnen, dieſelben vereinzelten Höfe, dasſelbe Aufleuchten der grünen Wieſen und weißſchäumenden Waſſerfälle.

Nur ein enorm großer Fiſch, ein Schweinfiſch, wurde zur unerwarteten Staffage der Landſchaft, warf das Waſſer weithin auf und hob ſich hoch über die Fläche. Dieſes Schauſpiel, ſowie das eines kräftig einſetzenden Regens unterſchied unſere Situation von der des vorangegangenen Jahres. Auch waren wir damals friſch von der Heimath gekommen, während wir jetzt bereits ſeit 14 Tagen ein Bordleben führten und noch unter dem Reiz des glänzenden Empfanges in Kriſtiania und der großartigen Schau-

Schweinfiſch im Hardangerfjord.

ſpiele ſtanden, welche uns aus der Zugehörigkeit zur Manöverflotte erwuchſen.

Vergleichen, wenn ſie nur mit Hülfe der Erinnerung gemacht werden können, iſt zwar nicht immer zu trauen, aber ich glaubte ſowohl im Hardangerfjord, wie in dem Sognegebiet eine ſtärkere Schneebedeckung, beſonders eine weitere Ausdehnung des Zebraſchneegebietes, ſowie eine größere Mächtigkeit der Waſſerfälle conſtatiren zu müſſen. Daß das Jahr 1890 bis in den Juli hinein niederſchlagsreicher geweſen war, als das vorangegangene, das mußte ein einziger Spaziergang an Land lehren. Während, zwölf Monate zuvor, die Wieſen und das Gras der Hänge dürr und zum Theil verbrannt erſchienen waren, ſtrotzte jetzt alles in Saft und zeigte ſich das Grün in ſatten Farben.

Um halb ſechs Uhr Nachmittags lief die »Hohenzollern«, unmittelbar nach dem Paſſiren des großartigen Waſſerbeckens von Indre Samlen, in den Gravenfjord ein, der durch Schmalheit, Bewaldung und Steilheit ſeiner Hänge an den Lockſund erinnert. An ſeinem inneren Ende, da, wo die Ufer halbkreis-

förmig aus einander treten und ein flaches Vorland umſchließen, liegt Eide mit ſeiner Häuſergruppe von grauen und rothen Dächern. Von hier aus beſchloß der Kaiſer, den Sognefjord auf dem Landwege zu erreichen.

Die Reiſe geſtaltete ſich, nachdem der Tag unter troſtloſem Regen zu Ende gegangen war, im Weſentlichen zu einem herrlichen Erfolg. Der Kaiſer, deſſen Karriol angeſpannt an der Landungsbrücke ſtand, verließ Sein Schiff am 11. Juli, um acht Uhr Morgens, und befand Sich bereits zehn Minuten ſpäter in voller Fahrt. Es war beſtimmt worden, daß die »Hohenzollern« über Bergen nach Gudvangen dampfen ſollte; ſie hatte eine Fahrt von 220 Seemeilen vor ſich, mehr als das Fünffache unſeres Weges, welcher nur 42 Seemeilen betrug. Von dieſen 78 km legte der Kaiſer die erſten 66 an einem Tage zurück und verbrachte die folgende Nacht in Stalheim.

Von den dreizehn Herren des Gefolges blieb nur Herr von Kiderlen an Bord zurück; ein leichtes Erkältungsfieber hatte ihn in Bergen, am Vorabend ſeines Geburtstages, befallen; dieſer wichtige Tag fiel auf den 10. Juli, und es war bereits zu einer durch Seine Majeſtät ſanctionirten Tradition geworden, daß jeder Geburtstag feſtlich begangen wurde. Der Kaiſer zeichnete unſeren Freund durch ein koſtbares Geſchenk aus, und was wir ſelbſt an guten Wünſchen auf dem Herzen trugen, das hatte Georg von Hülſen zu einem liebenswürdigen Gedicht zuſammengefügt. Niemand hatte Erbarmen mit dem Patienten, mit Jedem von uns mußte er ein Glas leeren, bis der fremdartige,

ſchmerzerfüllte Zug auf ſeinem Antlitz verſchwunden war. Dafür rächte er ſich nun am folgenden Tage und entzog uns ſeine ſtets anregende Geſellſchaft durch Verharren auf der Kaiſerlichen Yacht.

Da der Kaiſer die Fahrt unmittelbar nach dem Verlaſſen der Galeere begann, ſo kam es, daß der hohe Reiſende den erſten Theil des Weges ohne jedes Gefolge zurücklegte. Nur der Dolmetſcher, Herr Beyer, welcher auch bei der zweiten Reiſe in Function war, eilte voraus, während mein eigenes Karriol das Seiner Majeſtät begleitete. Letzteres war mit zwei ſchönen Blumenſträußen geſchmückt; auch während der Fahrt, ſobald nur der Kaiſer erkannt war, wurden Blumen in das Karriol gereicht oder geworfen. Gar viele aber, welche des Weges kamen, gingen achtlos an dem Gefährt vorbei und ahnten nicht, wer darinnen ſaß.

Der Kaiſer ſchenkte der Landſchaft ein ganz beſonderes Intereſſe. Auch war das Wetter gut, nur einzelne Sprühregen beläſtigten anfänglich. An einem ſchönen Waſſerfall rechter Hand wurde ein kurzer Halt gemacht; dieſer Fos glich einem Vöringfos in verkleinertem Maße. Während der kurzen Pauſe erhielt ich Erlaubniß, das Bild des Kaiſers, in Seinem Karriol ſitzend, mit der Anſchütz'ſchen Camera aufzunehmen.

Bei der Weiterfahrt begegneten uns die erſten Wagen, welche in der Frühe von Voſſevangen aufgebrochen waren, und nun wurde die Straße allmählich belebt und zeigte ihren wahren Charakter als beſuchteſte Touriſtenſtraße Norwegens. Langſam vollzog ſich der Serpentinenanſtieg zur oberen Thalſtufe, welche durch eine Terraſſenwand von der unteren getrennt iſt. Hier ſtürzt der Skjervefos in zwei Etagen nieder; der Kaiſer verweilte einen Augenblick zur beſſeren Betrachtung. Herr Beyer

zeigte Seiner Majestät eine Steinbank am Wege, auf welcher im Juli 1880 ein Bär schlafend angetroffen worden ist. Die Bären sollen häufig in einer bestimmten Region des Skjervetthales von einem Hang zum anderen durch die Thalsohle wechseln. Daß sowohl im südlichen, wie im nördlichen Norwegen, mindestens bis zum 67.°, Bären vorkommen, ist eine bekannte Thatsache.

Die obere Thalstufe zieht sich langsam zur Paßhöhe auf, in welcher die Landschaften Hardanger und Voß an einander grenzen. Hier erreichte das Gefolge den Kaiser, welcher nun Seinen Wagen verließ und eine halbe Stunde zu Fuß ging. Der Weg führte mitten durch dürftigen Wald, dessen Boden, wie das in Norwegen fast immer der Fall ist, sumpfige Stellen besitzt. Dann senkt sich die Straße in gleichmäßiger Neigung, und nachdem Seine Majestät das Karriol wieder bestiegen hatte, fuhren wir in sehr schnellem Trabe über den linken Hang des zu Füßen liegenden breiten Voßelf-Thales zu dem Grunde nieder, wo das Städtchen Voß am Vangsvand in 50 m Höhe ausgebreitet liegt.

Eine halbe Stunde vor der Einfahrt war ein Detachement norwegischer Soldaten auf der anderen Seite des Thälchens sichtbar geworden, welches mit der Straße in das Hauptthal mündet. Obwohl der Kaiser dem Gefolge wieder weit vorausgeeilt war und nur schwer in einer Gruppe von drei Karriols vermuthet werden konnte, so wurde Derselbe doch von den ausspähenden Offizieren erkannt, worauf die in Paradeaufstellung befindliche Truppe salutirte. Seine Majestät dankte durch Abnehmen der Kopfbedeckung. Im Uebrigen sah man keine Ansammlungen von Menschen, wie im vorigen Jahre, wo der Kaiser mit großer Zuversicht erwartet wurde. Man

ſchien alſo den Glauben an den Beſuch des hohen Gaſtes verloren zu haben.

In Voſſevangen, gewöhnlich nur Voß genannt, traf Seine Majeſtät gegen halb zwölf Uhr ein, nachdem 30 km in 3 Stunden 10 Minuten zurückgelegt worden waren. In Fleiſcher's Hôtel wurde das Frühſtück eingenommen.

Voſſevangen.

Das Städtchen Voß iſt der eine Endpunkt der 107 km langen Eiſenbahn, an deren anderem Ende Bergen liegt. Sie iſt für den Verkehr dadurch wichtig, daß ſie gewiſſermaßen die gemeinſame Wurzel der verſchiedenen Wege bildet, welche von Bergen ausgehen und alsdann über die verſchiedenen Fjelds nach Kriſtiania führen. Denn von Voß gelangt man gleich leicht an den Sogne- wie an den Hardangerfjord und erreicht mit Dampfbooten entweder Laerdal oder Odde, die Ausgangspunkte der großen Binnenlandſtraßen.

Die ganze Strecke der Eiſenbahn iſt von überraſchender Großartigkeit. Die Felsſcenerien erinnern an italieniſche Alpen;

die langerſtreckten Fjorde und die Vegetation an Norwegen. Von Bergen ausgehend, durchſchneidet die Bahn zunächſt in einem nach Süden ausgekeilten, 30 km langen Bogen die Bergen'ſche Halbinſel, überwindet eine Höhe von 90 m und erreicht den nördlich gelegenen Sörfjord. Dieſer würde ein Seebecken von 16 Seemeilen Länge und 10 bis 12 Seemeilen Breite vorſtellen, wenn nicht eine der größten norwegiſchen Inſeln, die Oſterö, ihn ſo erfüllte, daß nichts bleibt, als ein ca. 50 Seemeilen langer ringförmiger Kanal zwiſchen Inſel und Feſtland. So glaubt man an dem Südufer eines Fluſſes hinzufahren.

Auf halbem Wege verläßt die Bahn den Sörfjord und gewinnt nach Ueberſchreitung einer Höhe von 60 m den Bölſtadfjord, welcher im ſpitzen Winkel gegen den Sörfjord ausläuft. Es folgt nun der See von Evanger, welcher bereits ein wenig über dem Meeresſpiegel liegt, und dann ſteigt die Bahn bis zum Vangsvand, deſſen Niveau den Evangervand (9 m) um 36 m überragt.

Das felſige Terrain hat den Bau von vielen Tunnels und Steinmauern bedingt, und oft läuft der Zug hart über dem Waſſer. Die Geſammtlänge aller Tunnels beträgt 9548 m. Die Spurweite der Bahn iſt 1,067 m, der kleinſte Curvenradius 172,5 m und die größte Steigung 1 : 50. Man fährt nicht gerade ſchnell, etwa $2^1/_2$ Mal ſo ſchnell wie mit guten Karriolpferden; denn man gebraucht $4^1/_2$ Stunden für die Strecke von 107 km. Dem Reiſenden gewährt dies Vortheil; denn die Ausblicke ſind ſo ſchön und großartig, daß man nicht bereuen wird, die Fahrt um ihrer ſelbſt willen, eventuell alſo zweimal, zu machen.

Beim Frühſtück in Voß bedienten uns junge Mädchen im Hardanger Coſtüm, mit rothem Mieder. Den norwegiſchen

Nationaltrachten geht es nämlich wie den ſchweizeriſchen: ſie erhalten ſich nur noch foſſil in den Hôtels, wo ſie den Beruf haben, dem wißbegierigen Fremden als Augenweide zu dienen und ein leidlich häßliches Mädchen leidlich hübſch erſcheinen zu laſſen. Mit einer ſeltenen Beharrlichkeit murmelte denn auch der vom Schönheitsſinn ergriffene Theil des Gefolges: min Skōl, din Skōl, alle wakere pige Skōl; mein Wohl, dein Wohl, aller hübſchen Mädchen Wohl.

Skaal oder Skōl (ſo wird es geſprochen) gehört zu den erſten Worten, die man in Skandinavien erlernen ſollte. Es bedeutet unſer »Schale«, in welcher dem Gaſtfreunde der Trunk dargereicht wurde. Wenn man mit befreundeten Norwegern ſpeiſt, ſo geht es ohne Skōl, d. h. alſo zum Wohlſein! nicht ab. Auch pige muß man ſich merken; denn pige iſt Mädchen. Durch dieſen Ruf gelingt es zuweilen, ſich in einem norwegiſchen Hôtel einen dienſtbaren Geiſt aus der Küche hervorzuzaubern.

Um 2 Uhr befahl Seine Majeſtät den Aufbruch von Voß; es waren noch 36 km zurückzulegen. So wie wir durch ein linkes Seitenthal in das Thal des Voß-Elf hinabgeſtiegen waren, ſo verließen wir dasſelbe nun durch ein rechtes Seitenthal und fuhren an dem Fuß des 1400 m hohen Lönehorje her. Der Thalgrund iſt von mehreren ſchönen, langgeſtreckten Seen eingenommen, zu denen der Fluß ſich erweitert: eine Erſcheinung, welche ſich häufig in Norwegen findet und beſonders gut in den Thälern der großen Verkehrsſtraßen beobachtet werden kann.

Es fehlt dem Wege nicht an Abwechſelung: man ſieht den prachtvollen, cascadenartigen Schleierfall Tvindefos; man fährt über die romantiſche Brücke von Asbraekke; man paſſirt eine Felsſchlucht; man ſieht den Thalkeſſel von Vinje mit ſeinen

weithin cultivirten Hängen, und ſchließlich erreicht man durch eine Waldſchlucht den hochgelegenen Opheimsvand. Vinje iſt der Inbegriff eines Hötels und einer Anzahl von Höfen. Es wird eine erhöhte Wichtigkeit erlangen, ſobald die geplante Fahrſtraße durch das Mörkdal nach Vik i Sogn (am Sognefjord) erbaut ſein wird.

Der Kaiſer fuhr in ſcharfem Trabe an dem Hötel von Vinje vorbei, durch eine kleine Ehrenpforte zuſammengebogener Birken; in dieſem Augenblick wurden von freundlichen Händen

Blumen in das Kaiſerliche Karriol geworfen. Oberhalb Vinje, da, wo die Waldſchlucht beginnt, befahl Seine Majeſtät einen Halt und erwartete das Gefolge, in deſſen Mitte der Kaiſer alsdann im Geſpräch verweilte. Hier war man unbeläſtigt, mitten im Grünen. Aber der Aufenthalt wurde dadurch verhängnißvoll, daß der — durch eine ſtechende Sonne angekündigte — Regen eintrat, als wir gerade den ſchönen, von ernſten Schneebergen eingefaßten Gebirgsſee von Opheim erreicht hatten. Da der See die Waſſerſcheide bildet, und der trefflich gehaltene Weg faſt eben, längs des nördlichen Ufers, verläuft (wir hatten den See zur Rechten), ſo ſtand der ſchnellen Fahrt nichts im Wege. Obwohl das Gefolge weit zurückgeblieben war, ſo wurde der Kaiſer doch überall erkannt, und als Derſelbe die beiden Ehrenpforten, welche auch hier aus zu-

ſammengebundenen Birken hergeſtellt waren, durchfuhr, wurden ihm wiederum Blumen dargeboten. Mittlerweile fiel der Regen ſchwer hernieder. Aber ſchon deuteten die hellgrauen Labradorberge auf der anderen Seite des Sees an, daß das Naerödal nicht mehr fern ſei. Bald wurde dasſelbe ſichtbar, und der charakteriſtiſche Zuckerhut des 1100 m hohen Jordalsnut konnte als ein alter Bekannter des vergangenen Jahres begrüßt werden.

Auf der letzten Strecke geſellte ſich ein Füllen zu uns, das vor des Kaiſers Karriol herſprang und durch nichts zu bewegen war, ſich an eine andere Stelle zu begeben. Dann erſchien auf dem Hange zur Linken der Häuſercomplex von Stalheims Hôtel, das Abends um 6 Uhr von Seiner Majeſtät betreten wurde.

Stalheim.

Alle Vorkehrungen zu einem würdigen Empfange waren getroffen. Der Kaiſer begnügte Sich mit einem ſehr kleinen Schlafzimmer und war entzückt von der Ausſicht, welche ſich aus demſelben darbot. Denn da das Zimmer ein Eckzimmer war, und das Thal ſich bei Stalheim

rechtwinklig krümmt, ſo geſtattete das eine Fenſter den Blick durch das wilde Naerödal und das andere den Blick aufwärts durch das breite Hochgebirgsthal, welches gegen den Opheimsſee anſteigt und bei Stalheim in das Naerödal übergeht.

Vielleicht iſt während der zweiten norwegiſchen Reiſe kein Mahl ſo heiter verfloſſen, wie dasjenige, zu welchem uns der Kaiſer nun um Sich verſammelte. Wir ſtanden alle unter dem belebenden Einfluß einer Landreiſe. Die Mutter Erde hatte uns ihre Wohlthaten reichlich geſpendet, uns Waſſerfälle, Wieſen, Felſen, Zebraſchnee, Flüſſe und Seen in den immer wechſelnden Anordnungen des Kaleidoſkops gezeigt. Der Kaiſer war ſo erfreut darüber, geſehen zu haben, was das vorige Jahr verweigert hatte, daß Allerhöchſtderſelbe bei einem ausgebrachten Wohlſein der empfangenen herrlichen Eindrücke beſonders gedachte. Und wieder murmelte gegen das Ende der Mahlzeit ein Theil des Gefolges: Min ſköl, din ſköl, alle wackere

pige ſköl; denn es waren ſechs roth bemiederte »pige« zur Bedienung erſchienen, welche unter der geräuſchloſen Leitung des Herrn Patterſon eine Schüſſel nach der anderen umherreichten.

Nach Aufhebung der Tafel geruhte Seine Majeſtät, den Bericht des gerade anweſenden Civilingenieurs Hopſtock aus Bergen entgegenzunehmen. Derſelbe hatte den 220 Paſſagieren

als Führer und Reisemarschall gedient, welche an Bord des Bremer Lloydschiffes »Kaiser Wilhelm II.« die Reise nach dem Nordcap so eben beendet hatten. Zweck der Fahrt war gewesen, alle die Punkte kennen zu lernen, welche der Kaiser im Juli 1889 besucht hatte: die Punkte also, von denen im Verlauf dieser Erzählung noch ausführlich die Rede sein wird. Die Reise hatte guten Erfolg gehabt, und Seine Majestät war erfreut, den Anlaß dazu durch Seine erste Nordlandsfahrt gegeben zu haben.

Mit 220 Personen Landausflüge zu machen und dafür zu sorgen, daß sie sämmtlich ein Unterkommen in Karriols und Stuhlkarren finden, ist übrigens eine Aufgabe, welche eine besondere Befähigung verlangt. Herr Hopstock besaß dieselbe in der That. Er begleitete mich einige Wochen später zu den Gletschern des Jostedals, und ich danke es seiner umsichtigen Fürsorge, daß ich in knapp bemessener Zeit viel gesehen habe.

Während der Dämmerung — zur eigentlichen Nacht kam es nicht — wurde ein Feuerwerk zur Feier der Kaiserlichen Anwesenheit abgebrannt. In den Salons, welche für Seine Majestät reservirt waren, wurde noch lange musizirt, und erst zu vorgerückter Stunde zog Sich der Kaiser in Sein bescheidenes Schlafgemach zurück.

Der Morgen und der Vormittag des folgenden Tages — es war der 12. Juli 1890 — strafte uns für Alles, was wir Tags zuvor Gutes empfangen hatten. Die Gleichförmigkeit des schlechten Wetters wurde nur dadurch unterbrochen, daß es bald stärker, bald schwächer regnete. Mittlerweile war die »Hohenzollern« in den Naeröfjord eingelaufen und bei Gudvangen zu Anker gegangen. Der Capitän von Arnim konnte Seiner Majestät die Meldung mündlich abstatten. Denn er er-

schien, begleitet von dem wiederhergestellten Herrn von Kiderlen und dem Navigationsoffizier Capitänlieutenant Gercke, gegen Mittag in Stalheim.

Der englische Photograph Ellerbeck erhielt die Erlaubniß, ein Bild des Kaisers aufzunehmen, auf der Veranda stehend, umgeben von dem Gefolge. Für Momentphotographien war das Licht viel zu schwach; aber es ließen sich Aufnahmen erhalten, welche einem Zeichner als brauchbare Unterlage dienen könnten.

Damit es an diesem trüben Vormittag auch nicht an Erheiterung fehlte, so schickte ein Amerikaner seine Karte mit dem Hinzufügen, er wünsche den Kaiser zu sprechen.

Gegen 3 Uhr Nachmittags begab Sich Seine Majestät zu Fuß über Stalheims Kleven in den Grund des Naeröthales; der Abstieg von 250 m wurde in etwa 27 Minuten gemacht. Man sieht auf diesem Wege zwei Wasserfälle: den bekannten Stalheimsfos und einen anderen, durch einen linken Zufluß gebildet, von gleicher Schönheit. Außerdem fehlt es nicht an vielen fadenförmigen Fällen, deren Bildung an die steilabfallenden Plateauabfälle geknüpft ist. Als Augenpunkt der Fahrt erscheint der Kilefos bei Gudvangen, ein Fadenfall, welcher sich hoch oben, scheinbar von der höchsten Terrassenstufe, in langer weißer Linie herabstürzt und dann direct in den Fjord abläuft.

Die einstündige Fahrt in der Sohle des Naerödals wurde zu einem gleich großen Genuß wie im vorigen Jahr dadurch, daß der Regen aufgehört hatte. Die aschgrauen Felsen der Schlucht üben einen eigenartigen Zauber aus. Im Besonderen macht die Gesteinswand zur Rechten, dem Jordalsnut gegenüber, einen überwältigenden Eindruck; 1000 m Höhenunterschied

ſind mit einem einzigen Augenaufſchlag zu überſehen. Sie beſteht zum großen Theil aus ſenkrecht geſtellten Flächen; und wenn man lange an ihr aufſtarrt und vergeblich ausſchaut nach einer Spur von Pflanzenleben, nach irgend einem Stützpunkt für lebendige Weſen, ſo empfängt man hypnotiſche Einwirkungen, und die Wand erſcheint wie ein ſteinerner Traum.

So war denn dieſer Tag nicht ganz verloren für den Kaiſer, der Sich während der Fahrt mit großer Theilnahme über die Einzelheiten der merkwürdigen, durchweg großartigen Geſteinslandſchaft ausſprach. Kurz nach 4 Uhr erreichte das Kaiſerliche Karriol die kleine Häuſergruppe von Gudvangen, und ungeſäumt begab Sich Seine Majeſtät an Bord, wo die Arbeit bereits wartete. Denn der Feldjäger war angelangt, und S. M. Aviſo »Jagd« lag in der Nähe der »Hohenzollern« unter Dampf, bereit wieder in See zu gehen, ſobald der Courier expedirt war.

Achtes Kapitel.

Nach Erledigung der Regierungsgeschäfte inspicirte der Kaiser den Aviso und gab dann den Befehl, in See zu gehen.

Um 8 Uhr Abends begann die Fahrt der »Hohenzollern« durch den Naeröfjord, auf dessen großartige, aber ernste Schönheit bereits gelegentlich des ersten Besuchs hingewiesen wurde. Es wäre müßig, die Einzeleindrücke, welche sich von Minute zu Minute änderten und fast eine Stunde lang mit gleichwerthiger Mächtigkeit wirkten, hier wiederzugeben. Nicht die Blätter des Waldes, sondern seinen Baumschlag soll der Maler darstellen.

Der wilden Felsscenerie diente die dunkelgrüne Wasserfläche als Folie. Ihre Ufer, wenn sie nicht mauerartig gestaltet waren, zeigten das Grün der Erlen und Birken, der Heidelbeerkräuter und der Eriken. Das zur Höhe aufschweifende Auge traf zunächst steile Felsabstürze, deren Terrassenstufen nicht selten durch dichtes Gebüsch in Relief gesetzt wurden; oft liefen steile Runsen von oben nach unten, oder ein überwachsenes Trümmerfeld großer Blöcke erzählte von einem alten Bergsturz. Oben lag der Zebraschnee auf minder steilen Flächen, und wenn

die Uferwand eingeriſſen war und ein Schluchtthal dem Blick ein tieferes Eindringen in das Gebirge geſtattete, ſo erſchienen ſteilere Schneecouloirs und die Anſätze zu Gletſchern.

Der Kaiſer Selbſt machte auf eine ſolche Eisbildung am öſtlichen Ufer aufmerkſam, als ich noch verſunken daſtand in der Betrachtung der gegenüberliegenden, etwa 700 m hohen Felswand. Letztere hatte in der Höhe die weißlich graue Farbe des Labradors, welcher in Naeröbal anſteht; an ihrem Fuß lagen große Schuttfelder, zum Theil mit Buſchwerk beſtanden, und die mittleren Theile zeigten jene charakteriſtiſche Färbung von Graugrün, in welcher Mooſe, Flechten und Kräuter dem Beſchauer als einheitliches Ganze entgegentreten.

Wo Zerreißungen der Thalwände in Form von Runſen, Schluchten und Seitenthälern bis an das Fjordwaſſer reichten, war immer eine Neigung zu Schwemmlandbildung vorhanden; dort ſah man wohl eine Hütte oder eine grüne Wieſe. Den großen Zug wechſelvoller Lebendigkeit erhielt die Landſchaft aber erſt durch die von allen Seiten niederſtrömenden Waſſerfälle, welche in geradezu typiſcher Form die Vermittler zwiſchen Fjeld und Fjord ſpielen. Faſt nach allen Richtungen hin erblickte man in der Höhe die ſcheinbar zarten Fäden, in denen waſſerreiche Fjeldſtröme über einem hohen Terraſſenſprung die Tiefe der mittleren Hänge ſuchen. Hier fließen ſie weiter, bis ſie wieder einen neuen Stufenhang finden, und wo man ihr Waſſer zuweilen in einen Felsbrunnen ſtürzen ſieht. Nicht minder feſſelnd iſt die weißſchäumende Cascade, welche ihren Anfang nimmt an der ſcheinbaren Grenze zwiſchen Himmel und Gebirge, und nun ohne Unterbrechung abwärts verfolgt werden kann bis zu der Stelle, wo ſie aufhört, ein Individuum zu ſein und in dem Fjord aufgeht.

So greifen die Elemente von Fels, Wasserfall, Runse, Zebraschnee, Gebüsch und Moos in einander ein und verschlingen sich zu einem Ganzen, das über den Fluthen des dunklen Naeröfjord aufsteigt und, als Spiegelbild, eben so tief sinkt.

Es lag nur eine Fahrt von 50 Minuten hinter uns, als das Vorgebirge Bejteln passirt wurde, und der Aurlandfjord, getaucht in das Licht einer tiefstehenden Sonne, sich zur Rechten öffnete. Bald gelangten wir an die Stelle, wo der Kurs der »Hohenzollern« aus einem nördlichen ein westlicher wurde, d. h. wo wir in den eigentlichen Sognefjord eintraten und meerwärts steuerten.

Im Lichte der Dämmerung ließ sich nicht mehr viel erkennen. Viele Höfe und Felder, auf den Bergen Zebraschnee, ein Einblick in den Fjaerlandfjord, um Mitternacht der Ort Kirkebö, das waren die wenigen charakteristischen Bemerkungen, welche ich in der Nacht vom 12. zum 13. Juli 1890 machte.

Die Fahrt war so eingerichtet, daß wir während der Schlafenszeit nordwärts durch das schärenreiche Küstenmeer dahinfuhren. Am folgenden Morgen, einem heiteren Sonntagmorgen, befanden wir uns bereits in dem Nordfjord; doch war um 9 Uhr Vormittag noch der Rückblick auf die obere steile Wand von Hornelen (900 m) gestattet, einem Berge der großen Mündungs-Insel Bremanger.

Es trennten uns etwa 45 Seemeilen von dem tiefst in das Land vorgeschobenen Punkte des Nordfjords, von Olden, das ziemlich genau die Breite von Hornelen hat: 61° 50′. Die geographischen Beziehungen zwischen dem Nord- und Sognefjord und dem dazwischenliegenden Gebirge des Jostedalbrae sind bereits hervorgehoben worden.

Der Nordfjord entwässert zum größeren Theil die atlantische Nordwestabdachung des Jostedalbrae, und dies geschieht durch

Vermittelung von niedrig gelegenen, thalförmig gestalteten Gebirgsseen, welche abwärts mit dem Fjord, aufwärts mit dem Gebirge, durch Thäler verbunden sind. Die Thäler oberhalb der Seen sind Hochgebirgsthäler, welche sich gegen das Gebirge verzweigen und in diesen Verzweigungen mit Gletschern erfüllt sind. Aber auch die vermittelnden Seen gewähren durch die oft sichtbare Schneebedeckung der einfassenden Berge, und durch die Eismassen der großen Gebirgsspalten, von ihrem Spiegel aus Einblicke in die Welt des ewigen Schnees.

Hätte das Wetter nur noch wenige Tage länger der Kaiserlichen Reise die Gunst gewährt, mit der es uns während der Fahrt durch den Nordfjord erfreute, so würde der Kaiser einen reineren Genuß von dieser großartigen Natur gehabt haben. Indessen der Himmel hatte anders entschieden.

Die einzelnen Theile des Nordfjords werden, wie dies auch bei dem Hardangerfjord der Fall ist, mit besonderen Namen bezeichnet. Die Namen der von der Küste auf einander folgenden Becken sind: Daviks-, Is-, Hundviks-, Ut-, Indviksfjord. Dazu treten dann noch einige Verzweigungen, von denen zwei südliche, der Aalfot- und der Hyefjord, die vergletscherten Bergmassive von Aalfotbrae und Gjegnalundbrae umschließen.

Die Fahrt ist reich an Wechsel, und die pittoresken Theile der Uferlandschaften werden noch mehr in Relief gesetzt dadurch, daß sich monotonere Partien einschieben. Wegen seiner westöstlichen Erstreckung kommt dem Fjord ein nördliches und ein südliches Ufer zu, denen also die Südseite und die Nordseite einer Straße entsprechen. Solche Südseiten spielen in Norwegen, wo die Wohlthaten der Sonnenbestrahlung besonders lebhaft zum Ausdruck kommen, eine bevorzugte Rolle; sie gibt sich zu erkennen in der größeren Anzahl der Höfe, Wiesen und Felder.

Die Fruchtbarkeit ſteigert ſich mit der Entfernung von der Küſte, ebenſo das Maleriſche der Landſchaft. Anfänglich ſieht man wenige Höfe; die Felsmaſſen — ausgenommen Hornelen — bieten rundliche Formen dar; erſt allmählich wird die Vegetation kräftiger, und den Gebüſchformen folgen die Baumformen. Die Bedeckung der ferner liegenden Gebirge mit Zebraſchnee wächſt,

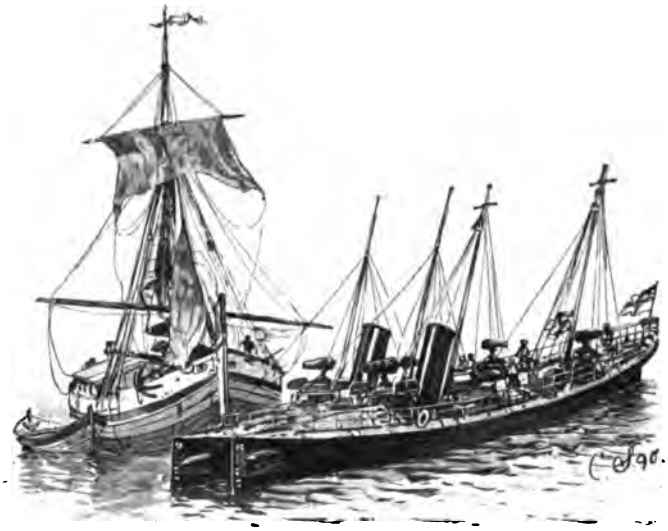
Die Fälle am Gjegnalund.

bis dann auf halbem Wege die Scenerie des Südufers das Auge gefangen nimmt. Hier fließen in weißen, ſteilen Cascaden die Schmelzwaſſer des 1700 m hohen vergletſcherten Gjegnalundmaſſivs direct in die See. Es folgen minder anziehende Uferſtrecken, in denen der Fels oft deutliche Schichtung zeigt. Die vielen ſichtbaren Wohnſtätten wirken angenehm belebend.

Zur Mittagſtunde erſchienen am Norduſer die Häuſer des vielbeſuchten Oertchens Faleide; es öffnete ſich der Blick gerade hinauf durch das vom Strynſee kommende Thal; dann änderte die »Hohenzollern« den Kurs nach Südoſt und Süd, fuhr unter dem prachtvollen Schneeberge Skaalen an der Bucht von Loen

her und warf gegen 1 Uhr Mittags Anker vor Olden inmitten einer weiten und großartigen Hochgebirgsſcenerie.

In Faleide waren uns die beiden Kaiſerlichen Torpedoboote S 9 und S 10 entgegengekommen, welche den Depeſchendienſt verrichten ſollten, und waren in unſere Kiellinie »eingeſchoren«; dieſen ſeemänniſchen Ausdruck hatte mein Freund, Herr von Kiderlen irgendwo erlauſcht und bediente ſich nun deſſen geſprächsweiſe mit höchſt ſpaßhaftem Ernſt.



Vikinger Schiff und Torpedoboote.

Die beiden Torpedoboote ankerten in der Nähe der »Hohenzollern«; auf der anderen Seite dagegen lag ein altes norwegiſches Schiff, ganz im Vikinger Stil, mit enorm hohem Vorderſteven. Ich muß geſtehen, daß der merkwürdige Gegenſatz zwiſchen Torpedoboot und Vikingerſchiff mich in eine hiſtoriſche Träumerei über die Veränderlichkeit der Dinge einlullte. Einige beſonders kräftige Accorde, offenbar herſtammend von dem Schiffspianino,

das sich allen Strapazen einer Seereise gewachsen zeigte, brachte mich jedoch wieder zu mir selbst. Gegen Abend fand ich Muße, an Land zu gehen und die überraschend üppige Vegetation des Oldenthales zu bewundern.

Es folgten nun zwei Tage, während deren es fast anhaltend regnete. Der Kaiser ließ Sich dadurch in keiner Weise beeinflussen, verbrachte einen Theil der Zeit am Arbeitstisch und füllte die Erholungsstunden mit Lachsangeln, mit Pistolenschießen und mit Malen aus. Auch hatten die Engländer, in deren Strom der Kaiser fischte, die Ehre, mit ihren Damen zum Nachmittags-Thee geladen zu werden.

Pistolenschießen auf Deck.

Als am Mittwoch, den 16. Juli, das Wetter sich aufzuklären schien, befahl Seine Majestät, daß von den drei programmmäßig ins Auge gefaßten Ausflügen in die Gebiete der Seen von Stryn, Loen und Olden der letztgenannte gemacht werden sollte. An den entsprechenden drei Ausgangspunkten waren Karriols zusammengezogen worden, welche während des viertägigen Verweilens vor Olden jeden Augenblick bereit sein mußten, in den Dienst des Kaisers zu treten.

Alle drei Ausflüge sind einander ähnlich; ob dieser oder jener schöner ist, das läßt sich gar nicht entscheiden. Wollte

man einen nach dem andern beſchreiben, ſo würde der Leſer durch Wiederholung ermüdet werden. Die folgenden Bemerkungen enthalten das allgemein Charakteriſtiſche.

Unſer Weg führte direct in das Gebirge hinein. Bereits der Blick von dem Ankerplatz aus ließ ahnen, wie großartig die Bilder ſich während der nächſten Stunden entfalten mußten; denn von hier aus wurden einige der Berge ſichtbar, zwiſchen welche der Oldenſee und das Oldenthal eingelaſſen ſind. Im Beſonderen mächtig erſchien die nächſtgelegene, 1800 m hoch aufragende, leicht erſteigbare Store Cecicilie Krone.

Der Kaiſer begab Sich gegen halb Elf Uhr an Land, wo Derſelbe von ſämmtlichen Herren des Gefolges und den zur Theilnahme befohlenen Offizieren der »Hohenzollern« erwartet wurde, beſtieg ſogleich das Karriol und fuhr auf leidlich gutem Wege über den ſanft gewölbten Iſthmus von dem Fjord zu dem Oldenvand.

Die Gegend darf recht wohl parkartig genannt werden, weil Bäume und Gebüſch weithin zerſtreut dem grünen Boden aufſtehen. So rauh die Höhe erſcheint, ſo anmuthig wirkt die Tiefe. Wie häufig in Norwegen, ſo ſteht auch hier der Baumwuchs in umgekehrtem Verhältniß zu der Ueppigkeit des Kräuterwuchſes. Die Birken ſind nicht hoch, aber die ſchlanken, rothköpfigen Diſteln erreichen zuweilen ein Maß, welches den Menſchen zum Rieſen macht. Zwiſchen dem dichten Erlengebüſch ſchießt der Schachtelhalm auf. Die Kartoffelfelder überraſchen durch die Fülle ihres Krautes; zwiſchen den Wieſengräſern und längs des Wegrandes ſieht man die oft genannten Wieſenblumen, die blauen Glocken der Campanula, den Ranunculus, den rothen und weißen Klee, die Euphraſia, den Ampfer; auch wilde Roſen gibt es und Spiräa. Wo der Wieſengrund fehlt, da breitet ſich ein dicker Moosteppich aus, in den Gebüſchen gedeiht der Wachholder.

Ein ſchöner Waſſerfall treibt eine Mühle, ein wenig oberhalb des Häuschens, das ſich die lachsfiſchenden Engländer erbaut haben. Der ganze Weg iſt nur 4 km lang und bereits um 11 Uhr war der Oldenvand erreicht. Gleich darauf ſtieß das Boot ab, welches den Kaiſer und wenige Herren des Gefolges aufgenommen hatte, und die zweiſtündige Fahrt über den 11 km langen Oldenvand begann. Ein Boot nach dem anderen folgte demjenigen Seiner Majeſtät, und ſchließlich ſchwamm eine kleine Flotille auf dem See.

Herr Maler Saltzmann und ich hatten ein Boot allein und waren geſchäftig, die wechſelnden Bilder, von dem ſchwankenden Fahrzeug aus, mit der Anſchütz'ſchen Camera zu fixiren. Einen drolligen Anblick gewährte der Nachen, in welchem das Karriol des Kaiſers, unter Obhut des Herrn Beyer, übergeführt wurde.

Das Kaiſerliche Karriol auf dem Oldenvand.

In raſcher Folge paſſirten wir eine Reihe von Schluchten, aus deren Höhen kleine Gletſcher niederquollen; ſie waren auf beiden Ufern vorhanden und ähnlich in Bau und Eisgeſtaltung. An einer beſtimmten Stelle lagen zwei dieſer kurz verlaufenden Gletſcherthäler einander gerade gegenüber; man hätte das eine für das Spiegelbild des andern nehmen können. Der Oldenvand

beſitzt eine Einſchnürung mit ſtarker Strömung, und erſt wenn dieſe überwunden iſt, kann der Blick frei über den See ſchweifen, bis an ſein ſüdliches Ende: Ruſtöen.

Nachdem wir eine Stunde lang den ſtechenden Strahlen der Sonne ausgeſetzt waren, begann der Regen, welcher mit kurzen Unterbrechungen den ganzen Tag über anhielt. Wiederum traten die langgeſtreckten Wolken auf, welche längs der Hänge klebten, und unter denen die Waſſerfälle dem See zueilten.

Oldenvand.

Dennoch blieben viele Theile der Landſchaft ſichtbar, und im Beſonderen erſchien der Melkevoldgletſcher frei. Derſelbe bildet den Hintergrund jenſeit Ruſtöen und ſenkt ſich als ſteiler Eisſtrom zur Tiefe. Auf der Wanderung, welche nach der zweiſtündigen Bootfahrt begann, kamen wir ihm näher und näher; aber das eigentliche Ziel des Ausfluges bildete er nicht.

Wegen des ſtärker fallenden Regens hatte der Kaiſer es abgelehnt, das Karriol zu benutzen, und ging zu Fuß durch das Thal hinauf, gefolgt von ſämmtlichen Mitgliedern der Expedition. Statt des alten ſumpfigen Weges iſt jetzt eine ſchöne Fahrſtraße erbaut; ſie führt durch ein imponirendes Trümmerfeld, das Stück eines alten Bergſturzes, langſam zur Höhe, zunächſt in der Richtung des Melkevoldgletſchers, dann nach links auf-

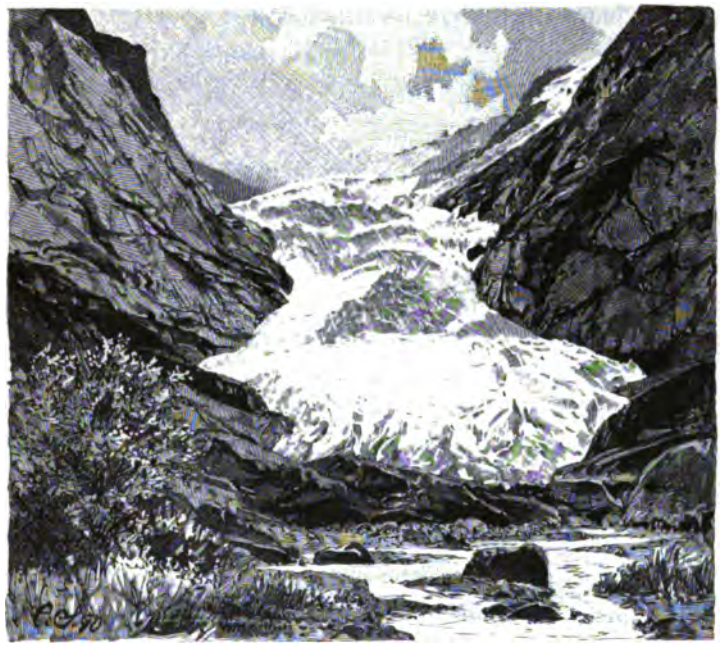
biegend in das Briksdal. In seltener Pracht und bedeutender Menge gedeiht hier der rosarothe Fingerhut. Auf der linken Seite der Straße öffnet sich ein rechtes Seitenthal und legt den Aabrekkegletscher frei: eines der interessantesten Alpenbilder, welche Norwegen bietet.

Nachdem der Kaiser $1^1/_4$ Stunde im Regen gewandert war, wurde auf der rechten Thalwand des Briksdal eine Hütte in 160 m Höhe erreicht. Hier verweilte Seine Majestät in einem Raum, welcher einen hölzernen Tisch und einige hölzerne Bänke enthielt, und dessen Mitte eine freie Rauchöffnung besaß; der Regen fiel auf den Fußboden. Es schien aber, daß auch diese ungünstigen Umstände nichts über die heitere Stimmung des Monarchen vermochten. Seine Majestät frühstückte mit großem Wohlbehagen, und die um den Kaiser versammelten 18 Herren folgten diesem Beispiele. Wenn man von dem herrschenden Frohsinn einen Rückschluß auf das Wetter hätte machen wollen, so wäre man zu einem wolkenlosen blauen Himmel gelangt.

Von der Hütte aus zieht sich ein Fußpfad zum Briksdalgletscher auf, dessen Fuß in 45 bis 60 Minuten erreicht wird. Das untere Ende liegt etwa in 300 m Höhe. Der Weg führt durch Erlengebüsch, und je weiter man aufsteigt, um so mehr enthüllen sich die Schönheiten des Felscircus, von denen ein Theil durch den Briksdalbrae eingenommen wird. Ein linker Seitengletscher endet in der Nähe des Hauptgletschers, vielleicht in 600 m Höhe, an einer schwarzgrauen Plattenwand, über welcher das Wasser als Fall stürzt.

Die große Schönheit des Briksdalbrae ist in seinem blauen Farbenspiel zu suchen, das dem des Rosenlauigletschers nicht nachsteht; der dunkle, vom Regen benetzte Felsriegel, über welchen der Gletscher einst geflossen ist und der heut parallel vor seinem

Fuße hinläuft, warf uns ein blaues Licht entgegen, als wir, mit dem Geſicht gegen die zerklüftete Maſſe, auf ihn niederſahen, und das war nichts anderes als der Reflex des Eiſes. Man



Briksdalbrae.

muß dem Briksdalbrae und ſeiner Umgebung die volle Gleichberechtigung mit hervorragenden Alpenlandſchaften zuerkennen. An dieſer Stelle zeigt es ſich einmal recht deutlich, daß die Abſtürze des Fjelds landſchaftlich gleichwerthig mit den Gehängen der Alpenketten ſein können. Ein Zufall wollte, daß gerade während unſeres Verweilens am Gletſcher der Regen aufhörte und ein Stück blauen Himmels ſichtbar wurde.

Der Rückweg von der Hütte zum See wurde im Karriol zurückgelegt; und dann kam das ſchlimmſte Stück des Tages: die Rückfahrt im offenen Boot in durchnäßten Kleidern bei an-

dauerndem Regen — und ſteigendem Barometer. Ich wunderte mich nicht mehr über die vielen Waſſerfälle und Waſſerfäden, die in allen Richtungen ſichtbar waren und ſich wie Quarzadern über den dunklen Fels zogen. Mit norwegiſchem Phlegma ruderten zwei alte Herren unſer Boot über den See, in lebhaftem Geſpräch über die Naturgeſchichte der verſchiedenen Höfe und Wieſenſtücke, auf die ihr Blick gerade fiel. Je lebhafter das Geſpräch, deſto langſamer wurde die Fahrt, und als letzte erreichten Herr Saltzmann und ich das Bord der »Hohenzollern«. Der Kaiſer war wohlbehalten eine Stunde früher eingetroffen. Dies war der einzige Ausflug, welchen Seine Majeſtät von der Seite des Nordfjords in das Gebirge des Joſtedalbrae unternahm.

Der Vormittag des folgenden Tages war ſo klar, daß er die Unbilden des vorangehenden vergeſſen ließ und eine wohlgelungene Reihe photographiſcher Aufnahmen oberhalb des Dorfes Olden ermöglichte.

Der Kaiſer begab Sich im Laufe des Nachmittags an Land, um bei Mr. Edmund Byron zu fiſchen, während ein großer Theil des Gefolges Urlaub zu einem Ausflug nach dem Strynthal erhielt. Wir fuhren mit der Dampfpinaſſe nach dem 5 Seemeilen entfernten Visnaes und von dort in Karriols 8 bis 9 km weit durch das Strynthal bis an den gleichnamigen See. Es genügt hier auszuſprechen, daß der Charakter der Landſchaft dem des Oldendal verwandt iſt. Auch der Strynelf iſt ſehr reich an Lachſen, und die Fiſcherei iſt an Engländer

verpachtet. Das Recht der Verpachtung gehört in Norwegen den Eigenthümern der Ufer.

Am folgenden Tage, Freitag den 18. Juli, lichtete die »Hohenzollern« die Anker und führte Seine Majestät aus dem Nordfjord in den Storfjord. Die 160 Seemeilen lange Fahrt nahm etwa 13 Stunden in Anspruch und endete im Geirangerfjord, der tiefst in das Land eindringenden Verzweigung des Storfjord, etwa 60 Seemeilen von der Küste entfernt.

Es handelte sich dabei um die Umschiffung der landschaftlich sehr berühmten Halbinsel Söndmöre. Im geographischen Sinne wird sie im Süden von dem Nordfjord begrenzt, im Norden von dem Storfjord. Gegen das Meer erstreckt sie sich zungenförmig in nordöstlicher Richtung und endet daselbst in dem Cap Statt. Dieses hatte Seine Majestät im Jahre 1889 bereits zweimal umschifft; die Fahrt durch das schärenfreie, oft stürmische Meer war auch diesmal eine glückliche.

Das Norduser von Söndmöre ist durch die Krümmungen des Storfjords, durch den Seitenarm des Jörundfjords, endlich durch den Volbenfjord und seine Verzweigungen, so hin und her gewunden, daß die eigentliche Halbinsel wiederum in eine große Anzahl kleinerer zerfällt, und daß das Norduser von Söndmöre sich zu der Längsaxe dieser Halbinsel etwa verhält, wie der Weg eines Spaziergängers zu dem Wege des ihn begleitenden Pudels. Denn während die geradlinige Entfernung zwischen Cap Statt und Merok (oder Meraak) im inneren Winkel des Geirangerfjords etwa 56 Seemeilen beträgt, hat die Küstenlinie zwischen diesen beiden Punkten eine Länge von etwa 230 Seemeilen, so daß das Verhältniß wie 1 : 4 ist.

In der ursprünglichen Fassung des Programms war statt des Seeweges der Landweg von Faleide am Nordfjord nach

Helleſylt, in der Nähe des Geirangerfjords, in Ausſicht genommen worden. Unter dem Eindruck der langen Regenperiode, und weil das Barometer die wünſchenswerthe Höhe noch immer nicht erreicht hatte, der Wind noch immer aus Südoſten wehte: äußerte Sich Seine Majeſtät dahin, daß das Wetter für eine Karriolfahrt von 46 km nicht hinreichend geſichert ſchiene. Der Kaiſer fügte lächelnd hinzu, daß die Ausübung der Regentenpflichten Ihn oft genug in die Lage verſetzte, der Unbill ſchlechten Wetters trotzen zu müſſen; auf einer Reiſe, welche vornehmlich der Erholung dienen ſollte, müßten ſolche Lagen vermieden werden.

Aber bei dieſer Gelegenheit erhielten wir einen neuen Beweis dafür, mit wie theilnehmender Fürſorge der Kaiſer Seiner Umgebung gedachte. Es ſollte Keiner, der gern die Fahrt durch das Land kennen gelernt hätte, davon ausgeſchloſſen ſein. So kam es, daß neun Herren des Gefolges, nebſt einem Offizier und dem Stabsarzt der Kaiſerlichen Yacht, am Morgen des 18. Juli um 7 Uhr die »Hohenzollern« verließen und mit dem Torpedoboot S 10 nach Faleide überſetzten. Die Fahrt beträgt 7 Seemeilen und wurde in 23 Minuten zurückgelegt.

Es war das erſte Mal, daß ich mich an Bord eines Torpedobootes befand. Man ſagt den Leoparden nach, daß bei ihnen die Muskelkraft zu dem Körpergewicht in einem günſtigeren Verhältniß ſtehe, als bei allen anderen Thieren. Ein gleiches Vorrecht können die Torpedoboote anderen Schiffen gegenüber beanſpruchen. Wenn ſie in voller Fahrt ſind, ſo haben ſie die Geſchwindigkeit eines durchgehenden Pferdes. Dann geräth der eiſerne Schiffskörper in heftige Vibration; weggeriſſene Stückchen unverbrannter Kohle fallen auf Deck, legen ſich auf die Kleider,

fliegen in die Augen. Das Schiff liegt ſo niedrig aus dem Waſſer, daß jede geringfügige See darüber hinweggeht. Ich überlaſſe es der Phantaſie des Leſers, ſich die Exiſtenz der Offiziere und der Mannſchaften auszumalen bei den kühnen Seefahrten, welche unſere Torpedobootsflotillen gemacht haben, wie beiſpielsweiſe im Jahre 1887, wo Prinz Heinrich von Preußen ſeinen Erlauchten Bruder nach England überführte, und im Jahre 1890, wo zwei Torpedobootsdiviſionen unter dem Befehl des Corvetten-Capitän Hofmeier an der atlantiſchen Küſte Norwegens manövrirten. Man kann nur Bewunderung dafür haben, daß Wille und Kraft des Menſchen ausreichen, ſo ſchwere Pflichten ſo freudig zu erfüllen. Es ſteht den Torpedo-Mannſchaften auf dem Geſicht geſchrieben, wie hart ihr Leben iſt. Sie erhalten nur einen Verpflegungszuſchuß und um die Mütze tragen ſie einen rothen Streifen, der nur ihnen zukommt, und darauf ſind ſie ſtolz; denn das zeigt, daß ſie zu den Auserwählten der Kaiſerlichen Marine gehören.

Torpedobootsdiviſion.

Es iſt ein geradezu verblüffender Anblick, wenn man eine Torpedobootsdiviſion ſich nähern ſieht. Als die »Hohenzollern« am 9. Juli 1890 mit der deutſchen Manöverflotte in Bergen

einlief, erschienen in der Ferne die beiden Torpedobootsdivisionen als zwei dunkle Gruppen, welche nach Kurzem sich auflösten, eine jede zu einem sogenannten Divisionsboote und je sechs Torpedobooten. Das Divisionsboot fuhr voran; es folgten auf jeder Seite der Kiellinie je drei Torpedoboote, eines hinter dem anderen in beängstigend kurzen Abständen. Alles ist schwarz; um so mehr contrastirt der weiße Schaum des durchschnittenen Wassers. Nicht mit Unrecht wurden die unheimlichen Fahrzeuge mit einer Rotte Sauen verglichen.

Die Fahrt von Faleide nach Hellesylt befestigte mehr die schon erhaltenen Eindrücke, als daß sie wesentlich neue Züge kennen lehrte; sie zerfällt in zwei Theile. Der erste Theil führt über einen bewaldeten breiten Rücken in 250 m Paßhöhe durch den bekannten norwegischen Kiefernwald mit sumpfigem Boden. Der Anstieg von Faleide ist anfänglich so steil, daß wir sämmtlich zu Fuß gingen. Als ich mich noch einmal gegen den Fjord zurückwandte, sah ich zwischen den Kronen der Bäume die »Hohenzollern«, wie sie das freigegebene Stück des Wasserspiegels durchschnitt. Bei dem Abstieg nach dem Hornindalsee nahm die Gegend durch eingestreute Gruppen von Birken, Eschen, Erlen und Weidengebüsch wiederum einen parkartigen Charakter an. Der abströmende Bach treibt eine Sägemühle, und die Fernblicke zeigen den Zebraschnee auf den Bergen. Nach einer Niederfahrt von einer Stunde kam der Hornindalvand in Sicht, und wir fuhren auf schlecht angelegtem Wege längs seines Ostufers.

Dieser See hat eine Länge von 23 km bei ca. 3 km Breite und erstreckt sich westsüdwestlich. Er spielt gegenüber dem Eidsfjord, einer 14 km langen Einbuchtung des Nordfjords, eine ähnliche Rolle, wie sie der Stryn-, Loen- und Oldenvand

gegenüber dem inneren Ende des Nordfjords ſpielen. Aber ſeine Ufer, wenn ſie auch zu Schneegefilden aufſteigen, beſitzen nicht die pittoreske, wilde Schönheit jener kleineren Seen.

Uns war der Anblick aber überaus erfreulich, weil eine helle Sonne ihren verklärenden Schein darüber warf. Auch der Reſt des Tages blieb klar.

Im tiefſten Winkel des Hornindalvand liegt Grodaas mit zwei freundlichen kleinen Hôtels und einer ſtattlichen Kirche. Man überblickt von hier den ganzen See.

Der zweite Theil des Weges führt über die 460 m hohe Waſſerſcheide der Gebiete von Nordfjord und Storfjord. Die Landſchaft iſt anfangs freundlich wegen der vielen Culturen und Wieſen. Später ſpielen buſchartiger Erlenwald und Kiefernbeſtände die Hauptrolle; die baumloſen Flächen zeigen das charakteriſtiſche Graugrün. Da wo der Blick freier wird, erſcheinen hohe Berge, deren keinem die Eigenthümlichkeit des Zebraſchnees fehlt. Es iſt ein Gebirgsland von monotoner Größe.

Wir machten Halt am Rande eines kleinen Baches, noch ehe die Waſſerſcheide erreicht war, und frühſtückten auf grünem Wieſenboden zwiſchen dem Buſchwerk. Da die Zeit uns reichlich bemeſſen war, ſo verweilten wir mehrere Stunden.

Sehr intereſſant iſt der Niederſtieg zu dem Spiegel des Storfjords nach Helleſylt. Die Straße iſt ausgezeichnet und windet ſich an den Landſchaftscouliſſen her.

Um 7 Uhr Abends wurde Helleſylt erreicht; um 9 Uhr erſchien wiederum das Torpedoboot S 10 — ein ſolches war in dieſen Gewäſſern noch nie geſehen worden — und nahm uns an Bord. Die »Hohenzollern« lag bereits im Grunde des Geirangerfjords vor Meraak zu Anker. Wir gingen um halb 10 Uhr an Bord des Torpedobootes und durchfuhren den

Geirangerfjord ſicherlich mit der größten Geſchwindigkeit, deren dieſer Fjord je Zeuge war; denn kurz nach 10 Uhr Abends lagen wir bereits langſeit der Kaiſerlichen Yacht und hatten 12 Seemeilen in 37 Minuten zurückgelegt.

Wir wurden mit großen Ehren empfangen. Die Herren, welche auf der »Hohenzollern« verblieben waren, ſtanden in Paradeaufſtellung auf Deck, mit der Schiffsmuſik auf dem linken Flügel! Seine Majeſtät nahm Herrn von Lyncker's Meldung unſerer Rückkehr entgegen und erkundigte Sich theilnehmend nach dem Verlauf der ſchönen Expedition.

Nun erfuhren wir auch, daß die Fahrt um Cap Statt ſehr gut geweſen war, und ſo durfte doch endlich einmal wieder ein Tag verzeichnet werden, an welchem der Kaiſer norwegiſche Landſchaft bei hellem Sonnenſchein hatte genießen können.

Indeſſen ſollte der folgende Tag, der 19. Juli 1890, ſeinen Vorgänger noch übertreffen. Er hatte nur einmal ſeines Gleichen gehabt — damals, als Kaiſer Wilhelm II. ſeinen feierlichen Einzug in Kriſtiania hielt.

Deshalb kamen alle Reize, welche den Geirangerfjord und die Lage von Meraak kennzeichnen, zu voller Geltung. Auch begab Sich Seine Majeſtät von wenigen Herren begleitet an Land, um einen Ueberblick über den Fjord und ſeine Berge zu gewinnen. Allerdings iſt nur das innere, ganz abgeſchloſſene Ende des tief eindringenden Waſſerſpaltes zu ſehen. Denn der Geirangerfjord — er iſt 9 Seemeilen lang — hat zwar eine Durchſchnittsrichtung von Weſt nach Oſt, er iſt aber zweimal ſo gekrümmt, daß die innere Hälfte einen Bogen gegen Norden, die äußere einen Bogen gegen Süden bildet.

Seine felſigen Uferabſtürze und die aufgeſetzten Flächen von Zebraſchnee ſind der reinſte Typus norwegiſchen Plateauabfalles;

sie können als Modell dienen für die Bildung von Wasserfällen. Auch gründet sich auf das Vorhandensein letzterer vornehmlich der Ruhm von Geiranger. In der That sieht man sie von allen Seiten herabkommen, zum Theil in sehr schönen Formen; aber nur selten reicht der Schnee der Höhen so weit aus, daß die fallenden Wassermengen während des ganzen Sommers gleich mächtig bleiben. Die schönsten Fälle befinden sich auf der Nordseite und heißen die Syve Söstre, die sieben Schwestern; haben also denselben Namen, wie jene Gebirgskette im Norden, von der noch die Rede sein wird.

Sehr treffend sagt Baedeker, in seinem ausgezeichneten Buch über Skandinavien, von den Wasserfällen des Geirangerfjords: »Oft fallen sie als Nebel durch die Luft, und nur der weiße Saum unten im Fjord verräth ihr Dasein. Manche stürzen über eine überhängende Felswand, so daß man sie als wehende Schleier frei von der Seite aus sehen kann. Decken Nebel die Berge oben, so scheinen die Wasserfälle unmittelbar aus den Wolken zu kommen.« Die Berge zu beiden Seiten des kräftig grünen Wassers erreichen Höhen von 1200 bis 1500 m und darüber. Man verschafft sich ihren Anblick, wenn man in Meraak an Land geht und in dem abschließenden Kessel aufsteigt.

Das Oertchen selbst ist an der Stelle gelegen, wo die Ufer des Fjords sich zusammenschließen und wo die Felsberge als ein Höhenkranz zurücktreten. Eine Schuttterrasse, wie deren an den Mündungen von Thälern so oft vorhanden sind, daß man sie nicht erwähnen kann, kommt der Vegetation zu gute. Man sieht hier kleine Gärtchen mit Kirsch- und Apfelbäumen, welch' letztere mit einer Fülle kleiner Aepfelchen bedeckt waren; ferner Stachelbeer- und die nie fehlenden Johannisbeersträucher.

Auch Salat wird gezogen, Küchenkraut, Gemüse. Die Umgebung ist großartig; landwärts steigt das Gebirge zu dem Fjeld an; in entgegengesetzter Richtung leuchtet aus der Tiefe der Fjordspiegel auf; aus der Höhe sendet der Schnee des Gebirges seine weißen Strahlen nieder.

Meraak darf sich vielleicht der großartigsten Straßenanlage rühmen, welche Norwegen besitzt. Eine Chaussee, von der Breite der Simplonstraße, führt in einer unabsehbaren Reihe von Windungen zu der Höhe des Fjelds, überschreitet dasselbe in einem Niveau von mehr als 1000 m und senkt sich dann wieder nach Grotlid in dem Gebiet des Gudbrandsdal. Denn der Otta-Elf, an dessen Ursprung Grotlid gelegen ist, fließt als ein rechter Nebenfluß in den Lougen.

Durch diese wichtige Straße ist eine neue Verkehrsader geschaffen zwischen dem atlantischen Westen Norwegens und dem Binnenlande, und zu den bisher wichtigsten drei Ausgangspunkten: Odde, Laerdal und Naes tritt nun als vierter Meraak.

Der unbeschreiblich schöne Tag hatte mich veranlaßt, möglichst frühzeitig an Land zu gehen und daselbst einige Stunden einsamer Betrachtung zu verleben; denn das Leben an Bord gab dafür keinen Raum. Ich bewunderte also zunächst die Landstraße, betrat den eingefriedigten, schön gelegenen Kirchhof und spähte in das Innere der kleinen Kirche; am liebsten wäre ich hineingegangen und hätte mich erlabt an dem ruhigen Frieden, welcher den stillen Raum durchwehte. Darauf zog ich weiter und sah zu der hohen Pyramide auf zu meiner Linken, beobachtete die steil niedergehenden Flußläufe, welche sich in schäumenden Bändern von dem Fjeld in den Kessel stürzen, überschritt die dazu gehörigen Brücken der Straße, legte eine Serpentine

nach der anderen zurück und folgte schließlich der Versuchung, an den Gneißbuckeln des anstehenden Gesteines umherzuklettern.

Diese Felsen boten Gelegenheit, aus dem Studium der Natur im Kleinen Rückschlüsse auf größere Verhältnisse zu machen. Denn es ließ sich hier bis zu dem einzelnen Halm das Wachsthum verfolgen, welchem die steilen Felsen das Graugrün ihrer Oberfläche verdanken. Man sah deutlich, wie kleine Felsritzen oder der Winkel einer Felsstufe zunächst den Moosen als Ansiedelungsstätten dienten; von hier aus wuchs das Moospolster, wurde dichter und mächtiger und bot dann den Gräsern und blühenden Kräutern einen geeigneten Boden zu kräftigem Gedeihen dar.

Am Nachmittag um zwei Uhr lichtete die »Hohenzollern« von Neuem die Anker und durchfuhr, gefolgt von den Torpedobooten S 9 und S 10, den Geirangerfjord in fünfundvierzig Minuten. Die ganze Landschaft schien in Licht gebadet, und jede Düsterkeit war aus ihr gewichen. Das Ziel des heutigen Tages war der berühmte Jörundfjord, an dessen Mündung in den Storfjord Seine Majestät Tags zuvor vorübergefahren war. Unsere Fahrt umfaßte ca. 55 Seemeilen und beschrieb ziemlich genau drei Seiten eines Rechtecks; denn diese Gestalt besitzt die große Halbinsel, welche im Osten und Norden von dem Storfjord (mit verschiedenen Namen), im Westen von dem Jörundfjord bespült wird.

In wechselnder Folge waren erhabene und liebliche Landschaften an unserem Blick vorübergegangen, als wir Abends um sechs Uhr in den südlich erstreckten Jörundfjord einfuhren. Er gehört zu den meist gepriesenen Fjords Norwegens und unterscheidet sich von der Mehrzahl derselben durch seine eigenthümlich gestalteten Ufer; denn diese scheinen die Hänge echter Bergketten

zu ſein, nicht Abfälle eines Plateaus. Wenn man ihre Profillinien ins Auge faßt, ſo ſieht man ſchartige Felskämme, welche an Aiguilles-Bildungen bei Chamonix erinnern. Und wiederum fielen mir die Ketten des Jörundfjords ein, als ich im September 1890 jene Aiguilles beſuchte, um die noch friſchen norwegiſchen Eindrücke mit den alpinen Bildern zu vergleichen.

In den Mulden der Gehänge finden ſich die Anſätze zu ſchönen Gletſchern; ſchneeerfüllte Couloirs ſind oft zu conſtatiren, und zum erſten Male treten dem Reiſenden wirkliche Alpenlandſchaften entgegen. Dabei ſind die unteren und mittleren Hänge ſtark bewaldet, und mit dem Einblick in den großartigen vergletſcherten Hintergrund zweier weſtlicher Seitenthäler erſchließen ſich an der Mündung die abgelagerten Terraſſen fruchtbaren Schwemmlandes.

Nachdem die »Hohenzollern« etwa 10 Seemeilen tief in den faſt doppelt ſo langen Jörundfjord eingefahren war, gab Seine Majeſtät den Befehl zum Halt und begab Sich, begleitet von dem Gefolge, um halb acht Uhr N. an Bord des Torpedobootes S 10.

Im Norangfjord.

Dasſelbe fuhr nun in den öſtlich einmündenden Norangfjord, welcher manchem Leſer aus Bildern bekannt ſein wird; denn ſeine Schönheit hat die Maler oft angezogen. In der That ſchließt der,

nur 3 Seemeilen lange Fjord mit einer Gebirgsſcenerie von ſeltener Vornehmheit ab. Unſer Aufenthalt in dieſem Fjord währte 35 Minuten; die Geſchwindigkeit, mit welcher wir ihn durchfuhren, betrug etwa 666 Schritt in der Minute; ein Tempo, welches von attaquirender Cavallerie höchſtens während der letzten 100 Schritt vor dem Choc geritten wird.

Am folgenden Tage begab ſich die »Hohenzollern« nach Molde, wo die Flotte vor Anker lag. Da dieſe Fahrt größtentheils auch auf der erſten Reiſe zurückgelegt wurde, und da Seine Majeſtät bis zum Schluß der zweiten Reiſe nur noch einen einzigen, bereits geſchilderten Ausflug bei Molde unternahm, ſo darf der Reſt dieſes Buches ſich nunmehr ausſchließlich mit der erſten Reiſe beſchäftigen.

Neuntes Kapitel.

s iſt bereits in den einleitenden Worten zu dieſem Buche geſagt worden, daß dasſelbe den Leſer auch über Norwegen im Allgemeinen unterrichten möchte. Freilich will es nicht von Allem reden, und im Beſonderen ſind die politiſchen und Staats-Einrichtungen unerörtert geblieben. Aber die Phyſiognomie des Landes ſoll möglichſt getreu widergeſpiegelt werden, und aus dieſem Grunde iſt dem Klima Norwegens ein beſonderes Kapitel gewidmet worden. Wem es lediglich um die Erzählung zu thun iſt, der wird dasſelbe überſchlagen; wer die Anſicht theilt, daß erſt das Klima einem Lande das Colorit gibt, der wird es leſen, trotz der Zahlen, welche darin vorkommen. Denn Zahlen ſind nichts Todtes mehr, wenn ihnen eine Bedeutung untergelegt iſt; ſie laſſen ſich oft, wie in dem hier gegebenen Fall, in geometriſche Gebilde überſetzen, und

werden dann für das Vorstellungsvermögen des Lesers, was der Thon ist in des Künstlers Hand.

In seinem Streben, jedem Leser verständlich zu sein, hat der Verfasser im Folgenden manche Begriffe definirt, welche zu den Fundamenten der Klimatologie gehören, die aber als bekannt hätten vorausgesetzt werden müssen, wenn die Darstellung für Naturforscher bestimmt wäre. Die letzteren bedürfen weder der gegebenen Definitionen, noch der gegebenen Zahlen, welche den Abhandlungen bekannter Gelehrter, nicht aber eigenen Beobachtungen, entnommen sind. Ein Reisender wird nur in Ausnahmefällen die Klimatologie bereichern, weil klimatische Daten nur durch längeres Verbleiben an demselben Ort erhalten werden können, und weil der Reisende meist einem schnellen Ortswechsel unterworfen ist.

Die beiden Parallelkreise, von welchen die skandinavische Halbinsel im Norden und im Süden eingeschlossen wird, besitzen eine Differenz von mehr als 15 Graden: 71° 10′ weniger 55° 20′. Das norwegische Nordcap liegt dem Nordpol rund 240 deutsche geographische Meilen näher, als die Südspitze der schwedischen Halbinsel Schonen.

Für das mittlere und südliche Europa besitzt eine Zone von 16° Mächtigkeit in meridionaler Richtung stark hervortretende klimatische Unterschiede. Dieselben sind uns so geläufig, daß wir ohne Weiteres nördlicher mit kälter, südlicher mit wärmer identificiren. Wollten wir diese Vorstellung auf die gleichmächtige Zone der skandinavischen Halbinsel übertragen, so würden wir ein durchaus falsches Bild erhalten; hier würde ein Identificiren von östlicher mit kälter, westlicher mit wärmer, der Wahrheit näher kommen.

Bestände die Erdoberfläche aus einer homogenen, festen

Masse, so würde der Pol-Abstand irgend eines ihrer Punkte entscheidend sein für dessen Temperatur. Auf jedem Parallelkreis würde dieselbe Temperatur angetroffen werden; je näher derselbe dem Aequator, also je ferner er seinem nächsten Pol läge, desto höher würde die Temperatur auf ihm sein. Dann würde für unsere Halbkugel nördlicher auch gleichzeitig kälter bedeuten, südlicher jederzeit wärmer. Das Vorhandensein von Luft und von Wasser in seinen drei Aggregatzuständen, bewirkt aber Ausgleiche und Temperaturübertragungen in Gestalt von Winden, Meeresströmungen, Flußläufen, Gletschern, Regen, Schneefällen, Nebeln, Schmelzungsprocessen und Verdampfungen. Die Folge ist, daß ein Ort in der Regel nicht die Temperatur aufweist, welche ihm nach seiner Lage zwischen Pol und Aequator zukommt, sondern eine höhere oder niedrigere.

Skandinavien, im Besonderen das norwegisch-atlantische Gestade, zeigt nun auffallend große Abweichungen von den Temperaturen anderer, gleich nördlich gelegener Länderstücke. Es erhält, von seiner meerumspülten westlichen Begrenzung aus, den dauernden Tribut heißerer Klimate in Form von Wärme, welche durch Winde und Meeresströme überbracht wird. Diese Zufuhr löscht die Unterschiede zum Theil aus, welche bestehen würden, wenn nur die Entfernung vom Pol und die Richtung der Sonnenstrahlen für die Ortswärme maßgebend wären. Aber je weiter man östlich, d. h. landwärts, vordringt, desto mehr sinkt der Betrag der indirekten Wärmezufuhr, desto mehr nähert sich die Temperatur dem Werthe, welcher nur von der geographischen Breite abhängt. Während ein nördliches Fortschreiten in der Richtung des atlantischen Litorals streckenweise eine Abnahme der Wärme nicht erkennen läßt, führt das Entfernen von der Küste auch dann schnell in kühler werdende

Gebiete, wenn die Wanderung auf einem und demſelben Parallelkreis ſtatthat.

Schon der Umſtand, daß ein' und dieſelbe Temperatur unſer Befinden in ſehr verſchiedener Weiſe beeinflußt, deutet darauf hin, daß die Luft außer ihrer Wärme noch andere Factoren birgt, welche bei jedem Klima berückſichtigt werden müſſen. Dazu gehört vor Allem die Feuchtigkeit, d. h. der unſichtbar in der Luft vorhandene Waſſerdampf; ferner das Verhältniß ſeiner Menge zu der herrſchenden Temperatur: die ſogenannte relative Feuchtigkeit; endlich die Bewegung der Luft und die Stärke dieſer Bewegung.

Dem Menſchen iſt entweder zu kalt oder zu warm, oder er fühlt ſich behaglich; aber das Thermometer hält nicht gleichen Schritt mit der Empfindung. In der That iſt letztere kein Meßapparat für Wärme allein, ſondern für mindeſtens vier klimatiſche Factoren, von denen die Lufttemperatur einer iſt; die anderen drei ſind die relative Feuchtigkeit der Luft, die Stärke des Windes und die directe Sonnenſtrahlung.

Bei 4° Kälte, abſoluter Windſtille und wolkenloſem Himmel pflegt uns Deutſchen außergewöhnlich wohl zu ſein, beſonders wenn der Körper einer mäßigen Anſtrengung unterworfen wird. Eintretendes Thauwetter, mit jagenden Wolken und einem Gemiſch von Schnee und Regen, verſetzt uns dagegen, trotz der höheren Temperatur, in einen Zuſtand, welcher nicht ſelten zur Verläſterung unſeres geſunden Klimas veranlaßt.

Der Begriff des Klimas iſt aus dem Begriff der Witterung entſtanden, und letzterer aus der phyſiologiſchen Beeinfluſſung des Menſchen durch den gerade herrſchenden Zuſtand des Luftmeeres. Die klimatiſchen Elemente, als bloße Zahlen, haben allerdings nichts mit unſerer Empfindung zu thun; aber unwill-

kürlich bildet ſich in uns eine Vorſtellung von ihrer Wirkung. Die Zahlen, welche das Klima charakteriſiren, können nur aus denjenigen Zahlen abgeleitet werden, welche die Witterung eines Ortes zu einem beſtimmten Zeitpunkt kennzeichnen. Dieſe letzteren werden durch Meſſungen größerer oder geringerer Genauigkeit erhalten. Mit dem Thermometer mißt man die Temperatur, mit dem Barometer das Gewicht der Luftſäule über dem Queckſilberſpiegel des Inſtrumentes, mit dem Pſychrometer die Feuchtigkeit der Luft. Minder genau ſind die Zahlen, welche die Richtung des Windes, ſeine Stärke, das Verhältniß des unbewölkten Theiles zu dem bewölkten Theil des Himmels angeben. Die Meſſung der Inſolation, d. h. Intenſität der Sonnenſtrahlung, harrt noch eines befriedigenden Inſtrumentes.

Die hier angeführten Witterungselemente ſind an den beſtimmten Zeitmoment geknüpft, für welchen ſie gelten. Wenn dagegen von Niederſchlägen in Form von Regen und Schnee die Rede iſt, ſo muß man den Zeitmoment fallen laſſen und die Zeitdauer einführen. Thut man dies beiſpielsweiſe durch Einführung eines ganzen Tages, ſo läßt ſich in Zahlen ausdrücken, wie viel Regen oder Schnee während der vierundzwanzigſtündigen Epoche gefallen iſt. Man iſt übereingekommen, in Millimetern oder Centimetern die Höhe der Schicht anzugeben, welche der erfolgte Niederſchlag, wenn er am Abfließen verhindert wird, auf einer horizontalen Ebene bildet.

Die wechſelnden Zuſtände der Atmoſphäre folgen nun nicht ſprungweiſe, ſondern continuirlich auf einander. Auch die ſogenannten plötzlichen Aenderungen, wie etwa Windſtöße, ſind immer nur große Aenderungen innerhalb kleiner, aber meßbarer Zeiträume. Abgeſehen von der Unmöglichkeit, die Witterungselemente etwa von Secunde zu Secunde zu beobachten, beſteht

auch keine Nothwendigkeit dafür. Man wendet an großen Stationen sogenannte selbstregistrirende Apparate an, d h. ununterbrochen thätige Beobachtungsautomaten, welche eine Curve auf Papier zeichnen: jeder Punkt der Curve gibt die Beobachtungszahl und den zugehörigen Zeitmoment. Daraus lassen sich die den vollen Stunden entsprechenden Werthe ermitteln. An kleineren Stationen wird direkt abgelesen, in der Regel dreimal am Tage.

Es gibt gegenwärtig nur sehr wenige Orte, für welche die täglichen Beobachtungen sich über fünf Dezennien erstrecken; in hundert Jahren werden die Klimatologen besser daran sein. Aber wir wollen einmal annehmen, daß von den letzten 36 525 Tagen (= 100 Jahren) die 24 einstündigen Beobachtungen der Witterungselemente vorliegen. Dann ist die Frage: wie haben wir uns zu verhalten, um den Schritt von der Witterung auf das Klima auszuführen? Und wie müssen wir die vielen Zahlen der Witterungselemente combiniren, damit die klimatischen Elemente in Zahlen erhalten werden? Der Vorgang könnte mit der Aufgabe verglichen werden: aus den einzelnen Handlungen eines Menschen dessen Charakter zu ermitteln.

Das Wesen des Klimas gründet sich nur zum Theil auf die absoluten Werthe der Witterungselemente; zum anderen Theil wird es bestimmt durch die Art und Weise, wie jene Elemente, ein jedes für sich betrachtet, auf einander folgen, d. h. durch die Veränderlichkeit. Nehmen wir z. B. das Witterungselement der Luftwärme; addiren wir die sämmtlichen $24 \times 36\,525$ Temperaturablesungen zusammen und dividiren wir diese Summe durch die gegebene Zahl der Ablesungen, dann würden wir für Berlin einen Werth von 9,1° C. erhalten und diesen Werth als die Mitteltemperatur des Jahrhunderts be-

zeichnen. Irgend ein Ort in Asien, etwa Kasalinsk, in der Nähe des Aralsees, mag dieselbe Mitteltemperatur haben. Trotzdem herrschen daselbst grundverschiedene Wärmeverhältnisse. Der Sommer ist heißer, der Winter kälter, als in Berlin. Ebenso geht es mit den anderen Witterungselementen. Zwei Orte können in den letzten 100 Jahren genau dieselben Wassermengen aus der Luft erhalten haben, z. B. 6000 cm = 60 m; dennoch kann der eine ein trübes Klima mit rieselndem Regen besitzen, der andere ein heiteres mit wolkenbruchartigen Niederschlägen.

Also die arithmetischen Mittel der Witterungselemente genügen nicht zur Darstellung des klimatischen Bildes. Es geht mit den Klimaten wie mit der Lebensweise zweier Menschen, welche gleich viel zu verzehren haben. Der eine macht ein streng eingehaltenes Budget und vertheilt seine Ausgaben möglichst gleichmäßig auf das Jahr; der andere lebt am Anfang herrlich und in Freuden — und darbt dann.

Wenn nun das Wesen des Klimas mitbestimmt wird durch die Art, wie die Witterungen auf einander folgen, so ist man für die zahlenmäßige Darstellung des Klimas gezwungen, das Jahr in Zeitabschnitte zu theilen und für jeden einzelnen Zeitabschnitt den mittleren Zustand der Witterung aufzusuchen. Hierfür pflegt man die Monate zu nehmen. Man bildet aus den täglichen Beobachtungen die Mittelwerthe für Temperatur, Luftdruck, Luftfeuchtigkeit, Windstärke, Windrichtung, Bewölkung und Niederschlagsmenge, und leitet analog aus diesen Tagesmitteln die Monatsmittel ab. Man fügt hinzu, auf wie viele Tage, besser noch Stunden, die gemessenen Niederschläge sich vertheilten.

Auf diese Weise erhält man zwölf Gruppen von Witterungselementen, welche sich nun mit einander vergleichen lassen. Man findet dann einen kältesten und einen wärmsten Monat, und

man erkennt, wie die Temperatur in den dazwiſchen liegenden Monaten allmählich ſteigt und wieder abnimmt. In derſelben Weiſe werden die übrigen Elemente behandelt.

Dieſes ſummariſche Verfahren gibt eine genäherte Vorſtellung des Witterungsverlaufes während des Jahres, alſo eine Vorſtellung von deſſen Klima. Nun iſt das Jahr an und für ſich die natürliche Zeitdauer für die Betrachtung, weil innerhalb eines Jahres die Sonne alle Stellungen durchläuft, welche ſie gegen den Beobachtungsort einnehmen kann. Wiederholt man indeß das angegebene Verfahren für 100 auf einander folgende Beobachtungsjahre, ſo ergeben ſich zuweilen beträchtliche Unterſchiede in dem Verlauf der mittleren Monatswitterungen, d. h. verſchieden geartetes Klima für denſelben Ort. Aus dieſem Grunde muß man noch einen Schritt weiter gehen und aus den klimatiſchen Elementen der 100 Jahre Mittelwerthe bilden. Dieſe Mittelwerthe werden ſich dann von denen des folgenden Jahrhunderts muthmaßlich ſehr wenig unterſcheiden und ſtellen das mittlere Klima des Ortes in Zahlen dar.

Iſt die Durchſchnittstemperatur eines jeden Monats und des Jahres ermittelt, ſo bildet man aus den Temperaturen des kälteſten und wärmſten Monats deren Differenz und erhält das bedeutſame klimatiſche Element der mittleren Jahresſchwankung. Ferner liefern die Durchſchnittszahlen den mittleren Luftdruck (unwichtig für das Klima), die Höhe des mittleren Regenfalles und die Zahl der Regentage, die analogen Angaben für Schnee, die Anzahl der Froſttage, die mittlere relative Feuchtigkeit, die mittlere Windſtärke, die mittlere Dauer des Sonnenſcheines, den Grad der Bewölkung.

Sehr wichtig für den Charakter des Klima's iſt die Veränderlichkeit der Wärme innerhalb eines jeden Tages: die

Differenz der höchſten und niedrigſten Temperatur. Dieſe läßt ſich in Zahlen ausdrücken; das Beobachtungsjahr liefert deren 365; man kann daraus den Mittelwerth bilden und erhält die mittlere tägliche Schwankung für das Jahr; oder indem man die 12 Monatsmittel bildet, erhält man die entſprechenden Werthe für jeden Monat.

Wie der Tag eine wärmſte und eine kälteſte Stunde hat, ſo hat das Jahr einen wärmſten und einen kälteſten Tag. Die Differenz ihrer Temperaturen gibt die Schwankung der mittleren Tagestemperatur innerhalb des Jahres an. Aus dieſen Differenzen läßt ſich wiederum ein Mittel für alle Beobachtungsjahre der Epoche bilden.

Die beſte Vorſtellung eines fremden Klima's auf Grund der in Zahlen gegebenen klimatiſchen Elemente entſteht, wenn dieſe Zahlen mit den klimatiſchen Elementen der Heimath verglichen werden. Wer die Haupttypen der Klimate: See-Klima, gemäßigtes, continentales, tropiſches, Wüſten-, Hochgebirgs- und Hochplateau-Klima durch Verweilen in ihrem Gebiete ſelbſt empfunden hat und ihre klimatiſchen Elemente in Zahlen kennt, der wird aus vorgelegten Beobachtungen irgend einer Localität ſchnell zu richtigen Vorſtellungen gelangen.

Man beſitzt nun ein wichtiges Hülfsmittel für den Vergleich der klimatiſchen Elemente an den verſchiedenen Punkten der Erdoberfläche: die graphiſchen Darſtellungen. Jedem Beſitzer eines größeren modernen Atlas ſind dieſelben bekannt. Dort findet er, meiſt auf Weltkarten in Mercator's Projection, gewiſſe Linien eingezeichnet. Das ſind die ſogenannten Iſothermen-, Iſobaren- u. ſ. w. Linien. Allen Darſtellungen liegt das Princip zu Grunde, daß ſämmtliche Punkte der Erde, denen derſelbe Werth des darzuſtellenden klimatiſchen Elements zukommt, durch

eine Linie, eine Curve, mit einander verbunden sind, und daß diese Linien mit der dem Element zukommenden Zahl bezeichnet ist. Das vorhandene Beobachtungsmaterial ist zu wenig umfangreich, als daß die mit demselben construirten Kartenlinien die Wirklichkeit darstellten. Aber wenn sie im Laufe der Zeit eine etwas andere Gestalt erhalten werden, so eignen sie sich doch heute schon zu Vergleichen.

Betrachtet man Karten, auf welchen die Punkte gleicher Temperatur durch eine Curve festgelegt sind, so ergibt sich daraus ohne Weiteres die Besonderheit des norwegischen Klima's.

Die skandinavische Halbinsel überragt am Nordcap und am Nordkyn den 71.° N. Br. noch um einen geringen Betrag. Das Nordcap hat eine mittlere Jahrestemperatur von nahezu 2° C. Geht man nun östlich auf dem 71.° fort, also zu Punkten, welche während des Jahres in derselben Weise von der Sonne bestrahlt werden, wie das Nordcap, so gelangt man zu immer niedrigeren Temperaturen; dieselben sinken in Asien und Amerika bis zu — 10° C. und — 15°; auf — 8° in Grönland.

In der That hat kein Punkt des 71. Parallels eine so hohe Jahreswärme wie das Nordcap. Aber noch bevorzugter erscheint dasselbe in Bezug auf die Januar-Temperatur; diese beträgt — 4° C. bis — 5°; für Asien dagegen — 20° im Westen, im Innern — 42°, im Osten — 30°. Auch das zu einer Inselwelt aufgelöste polare Amerika hat im Januar Mittelwerthe von — 30° bis — 33°.

Andererseit verliert das Nordcap in Bezug auf seine Juli-Temperatur von nahezu 10° die Bevorzugung, wärmer zu sein, als irgend ein anderer Punkt seines Parallelkreises. Denn in Asien trifft man auf dem 71.° N. Br. Juli-Temperaturen, welche gegen das Innere zu von 4° bis 12° wachsen und dann

allmählich wieder auf 4° ſinken. Dagegen bleibt das polare Amerika des 71.° N. Br. um 5° bis 7° hinter dem Nordcap zurück.

H. W. Dove hat die Mitteltemperatur für jeden Parallelkreis berechnet und für den 71. der nördlichen Hemiſphäre — 9° C. gefunden. Dieſer Werth wird am Nordcap um 11° überſchritten; dagegen iſt das aſiatiſche und das amerikaniſche Stück des 71. Parallels um 1° bis 6° kälter als das Mittel. Grönland und das Meer, welches die grönländiſche Oſtküſte, das Nordcap und Nowaja-Semlja beſpült, haben einen Wärmeüberſchuß, der aber für feſtes Land ſein Maximum am Nordcap erreicht.

Auch bezüglich der jährlichen Wärmeſchwankung ſpielt das polare Ende Norwegens eine beſonders begünſtigte Rolle. Man kann die Wärmeſchwankung innerhalb eines Zeitraumes von 100 Jahren in dreifacher Weiſe darſtellen. 1. Man bildet für jedes Jahr die Temperaturdifferenz zwiſchen dem wärmſten und kälteſten Monat, erhält 100 Zahlen und nennt das Mittel derſelben die jährliche periodiſche Wärmeſchwankung. 2. Man ſucht die höchſte Temperatur auf, welche in jedem Jahr beobachtet wurde, und bildet das Mittel aus dieſen 100 Zahlen; ebenſo verfährt man mit den 100 niedrigſten Temperaturen. Auf dieſe Weiſe erhält man das Mittel der höchſten und das Mittel der niedrigſten Temperatur für das Jahrhundert. Ihre Differenz nennt man die mittlere extreme Jahresſchwankung. 3. Man ſucht die abſolut höchſte und die abſolut niedrigſte Temperatur auf, welche in der Epoche überhaupt beobachtet wurde, und bildet die Differenz; dieſe wird abſolute extreme Jahresſchwankung des Jahrhunderts genannt.

Daß die Klimalehre ſich heute noch nicht auf Jahrhundert-Beobachtungen ſtützen kann, iſt ſchon angedeutet worden; aber

ſelbſt das vorhandene Zahlenmaterial genügt für die hier verfolgten Zwecke, und läßt das Nordcap — ſowie auch die ſkandinaviſche Halbinſel — als klimatiſche Ausnahme erſcheinen.

Kein anderer Punkt des vom 71.° N. Br. durchſchnittenen feſten Landes hat eine ſo geringe mittlere Jahresſchwankung wie das Nordcap. Sie beträgt nur 15° C., ſteigt dagegen in Sibirien auf 50°, in Amerika auf 40° und darüber. Wenn man ſich auf demſelben Meridian nach Süden, d. h. gegen den Aequator bewegt, ſo nimmt die Jahresſchwankung ab. Aber die Linien gleicher Jahresſchwankung von 5°, 10°, 15° . . . 60°, 65° laufen nicht etwa den Breitekreiſen parallel, ſondern durchkreuzen die Meridiane in wechſelnden Abſtänden vom Pol.

Die Linie der Jahresſchwankung 15° geht durch das Nordcap, Island und Mexico; andererſeit folgt ſie vom Nordcap aus der ganzen Länge des norwegiſchen Litoral, geht durch die Bretagne, durch Spanien, Sicilien, den Iſthmus von Suez, Arabien, Nord-Indien und Süd-China; ſie verläuft außerdem in einer zweiten geſchloſſenen Curve um die Sahara herum.

Dieſe afrikaniſche Curve wird von dem Meridian des Nordcaps in zwei Punkten geſchnitten, deren einer bereits in den Tropen liegt, etwa unter 17° bis 18° N. Br. Achthundert deutſche geographiſche Meilen ſüdlicher findet ſich alſo dasſelbe wichtige klimatiſche Element von 15° Wärmeſchwankung wieder, welches am Nordcap beſteht!

Nicht weit von dieſem entfernt, unter 70° 40′, liegt die Hafenſtadt Hammerfeſt. Hier iſt nie eine größere Kälte beobachtet worden, als — 20° C., und das Mittel der tiefſten Temperatur während einer Reihe von Jahren ſtellt ſich auf — 14,2° C., das der höchſten auf + 24°. Die mittlere extreme

Jahresschwankung ist also für Hammerfest 38,2°, dagegen für Berlin 48,4° (+ 33,0°, — 15,4°); für Paris 43,1° (+ 33,1°, — 10,0°); für Greenwich 39,4° (+ 31,3°, — 8,1°); für Wien 48,0° (+ 33,5°, — 14,5°). Die Zahlen sind entnommen der Klimatologie von Julius Hann.

Aehnliche Resultate, wenn auch minderwerthig, würden sich ergeben haben bei dem Vergleich irgend eines anderen Punktes in Skandinavien mit Orten gleicher Breite in Asien und Amerika. Vergleicht man dagegen das Klima, im Besonderen die Temperatur und die Temperaturschwankungen für verschiedene Orte Skandinaviens mit einander, so wird man auf Unterschiede geführt, welche sehr bedeutend sein können. Das Charakteristische für dieselben ist, daß sie sehr wenig, oft gar nicht, beeinflußt werden durch die nördlichere oder südlichere Lage des Ortes, sondern durch dessen Abstand von der Küste und seine Erhebung über dem Meere.

Um die Kenntniß des Klima's von Norwegen ist am meisten verdient der norwegische Meteorologe H. Mohn. Wir verdanken demselben die Zusammenstellung der klimatischen Elemente für viele Punkte Norwegens (Zeitschrift der Oesterreichischen Gesellschaft für Meteorologie, 1884, XIX. Band, S. 145 bis 154, und 1885, XX. Band, S. 8 bis 17 und S. 478 bis 485); desgleichen 15 ältere Karten, in welchen die Werthe gewisser klimatischer Elemente für die skandinavische Halbinsel graphisch dargestellt sind. Dieselben finden sich in dem »Allgemeinen Theil« des jetzt vergriffenen Buches F. C. Schübeler, die Pflanzenwelt Norwegens, Kristiania, 1873.

Betrachtet man diese Karten und die von J. Hann publizirten (Neue Ausgabe von Berghaus' Physikalischem Atlas), so wird ersichtlich, daß nur das Innere der nördlichsten Theile:

norwegisch Finnmarken und schwedisch Lappmarken, sowie ein zungenförmig nach Süden erstrecktes Stück des Hochgebirges eine Jahres-Temperatur unter dem Gefrierpunkt haben, und daß das ganze übrige Land eine Temperatur zwischen 0° und 7° hat. Hierbei ist zu beachten, daß die Temperaturen hochgelegener Orte in dem Verhältniß von 5° C. zu 1000 m erhöht gedacht sind. Man ersieht ferner, daß eine nordnordöstliche Wanderung, parallel der Küste, in geringer Entfernung von derselben, an Orte führt, deren Jahrestemperatur sich mit der nördlichen Lage so gut wie nicht erniedrigt. Folgt man der atlantischen Küste selbst, von dem südlichsten Punkte, Cap Lindesnaes, bis zum Nordcap, so ändert sich in dieser Zone von 13 Breitegraden die Temperatur des Jahres nur von 7° bis 2°, d. h. um 5°; die des Januar von 0° bis — 4°; die des Juli von 14° bis 10° C.

Dagegen ist die Wärme-Aenderung eine relativ schnelle, sobald man sich senkrecht zur Küste landeinwärts bewegt. Selbst wenn man die Abkühlung in Folge der Erhebung ausgleicht, so bleibt dies Verhältniß doch bestehen. Die Küste hat unter dem Polarkreise die Jahres-Temperatur + 4°, die Januar-Temperatur — 2°, die Juli-Temperatur 12°; das Innere dagegen für das Jahr 0°, für den Januar — 12°, für den Juli 15°: also eine Jahresschwankung von 14° für den Küstenpunkt des Polarkreises; von 29° für die Mitte.

Eine ähnliche Betrachtung, vorgenommen an irgend einem anderen der skandinavischen Parallelkreise, würde Aehnliches ergeben. Und daraus ist der Schluß zu ziehen, daß das atlantische Litoral und die südlichen, lappenförmigen Ausläufer der skandinavischen Halbinsel ein See-Klima haben, welches schnell in ein continentales übergeht.

Immerhin besitzt jeder Punkt der Halbinsel eine um 6° bis 10° C. höhere Jahres-Temperatur, als er haben würde, wenn alle Punkte seines Parallels dieselbe Temperatur hätten. Je näher der Küste, desto größer ist der Temperatur-Ueberschuß: die sogenannte Anomalie. Aber der Einblick in dieses Verhältniß vertieft sich, wenn die Monate Januar und Juli an Stelle des ganzen Jahres genommen werden. Erst dadurch entsteht die Erkenntniß, daß der skandinavische Hochsommer zwar in dem polaren Theil des Innern, in Finnmarken und Lappmarken, noch um 6° zu warm ist, daß aber das atlantische Litoral im Süden überhaupt keinen oder nur einen geringen Wärmeüberschuß zeigt, daß letzterer nordwärts allmählich auf 4° wächst und nördlich der Lófoten wieder auf 2° sinkt. Im Januar dagegen kehren sich die Verhältnisse um: das polare Innere hat den geringsten Wärmeüberschuß; das Litoral einen solchen von 15° auf der Landseite, von 20° auf der Seeseite, von 22° in der Lófotengegend.

Besonders deutlich tritt der Unterschied zwischen dem Küstengebiet und dem Innern hervor bei Betrachtung der tiefsten beobachteten Temperaturen. Auch diese Verhältnisse lassen sich aus den Näherungswerthen der Mohn'schen Karten erschauen. Es findet sich, daß in dem Schärengebiet der atlantischen Küste die größte beobachtete Kälte zwischen — 10° C. und — 15° liegt; in dem von Fjorden eingebuchteten Küstengürtel: zwischen — 15° und — 20°. Geht man nun vom Nordcap aus südlich gegen den Bottnischen Meerbusen, d. h. längs der Linie, durch welche die Halbinsel mit Europa zusammenhängt, so folgen schnell auf einander Gebiete, in welchen Temperaturen von 25, 30, 35 . . . 50° C. Kälte beobachtet worden sind. Bei der Annäherung an die Nordspitze des Bottnischen Meerbusens und

seiner Hafenstadt Haparanda steigt die bisher beobachtete niedrigste Temperatur auf — 40° C., bleibt also fast noch 1° unter dem Gefrierpunkt des Queckſilbers.

Aehnliche Steigerungen extremer Kältegrade ergeben sich aus der Karte, wenn man von irgend einem Punkte der Westküste nach Osten wandert; — beispielsweise von Bergen aus, d. h. auf dem Parallel 60° 24'. Bergen hat ein sehr mildes Klima, ein Jahresmittel von 6,7° C., ein Januarmittel von + 0,6°, ein Julimittel von 14,3°, also eine Jahresschwankung von 13,7°. Der kälteste Tag hat während einer Periode von 22 Jahren doch nur eine Durchschnittstemperatur von + 0,2° C. gezeigt. Die größte Kälte, welche überhaupt beobachtet wurde, ist — 13°; aber dieser Werth sinkt für die östlich gelegenen Punkte desselben Parallels schnell auf — 20°, — 25° ... — 35° C. und steigt unbedeutend bei der Annäherung an den Bottnischen Meerbusen.

Weit geringere Unterschiede zeigen sich in den absolut höchsten Temperaturen.

Auf einer Linie, welche von der Südspitze Norwegens durch die Schärenflur läuft, die Inselgruppe der Lófoten und Vesteraalen schneidet, das Nordcap im Süden läßt, ist die höchste beobachtete Temperatur + 25° C. Durch das Innere des Landes gehen zwei getrennte Curven, deren Punkte ein absolutes Wärmemaximum von 30° verzeichnen können. In Kristiania sind + 32,2° beobachtet worden, und ein Minimum von — 26,4°.

Aendert man die beobachtete Temperatur eines hochgelegenen Ortes in dem Sinne, daß man sie in dem Verhältniß von 5° auf 1000 m Erhebung vergrößert, so ist folgender Vergleich gestattet für die Temperaturgrenzen, zwischen welchen Skandinavien und Deutschland eingeschlossen sind.

	Jahresmittel:	Januar:	Juli:
Skandinavien	0° u. 7° C.	−12° u. 0°	+10° u. +16°,
Deutschland	7° u. 11° C.	−4° u. +1°	+17° u. +21°.

Mit dem Beginn des Februar schiebt sich die Linie der Orte von 0° Temperatur allmählich parallel der Küste ins Innere, das Frostwetter so zu sagen vor sich hertreibend.

Etwa Mitte März durchschneidet diese Linie den Polarkreis an der Küste; erst 1 ½ Monate später durchschneidet sie ihn im Innern des Landes.

Die Stadt Tromsö wird in der ersten Hälfte des April frostfrei, das Nordcap in der zweiten Hälfte dieses Monats, Kristiania gegen den 1. April, Bergen am 1. Februar. Die für die Vegetation wichtige Temperatur von 9° C. wird erreicht:

In Kristiania gegen Mitte Mai, d. h. ca. 6 Wochen nach dem Aufhören des Frostes.

In Bergen etwa am 22. Mai, d. h. ca. 16 Wochen nach dem letzten Frosttage.

Auf dem Polarkreise ziemlich gleichmäßig für alle Punkte des Landes etwa am 9. Juni.

In Tromsö etwa am 21. Juni, d. h. ca. 11 Wochen nach dem letzten Frosttage.

Am Nordcap etwa am 9. Juli, d. h. 3 Monate nach dem letzten Frosttage.

Diese Werthe sind der Karte von Hann in Berghaus' physikalischem Atlas entnommen.

Für die Beeinflussung des Menschen durch das Klima, also für das physiologische Element des letzteren, ist es nun maßgebend, wie viel Regen und Schnee fällt, wie feucht die Luft ist, wie stark der Wind weht, wie oft Nebel liegt, wie viele Stunden am Tage die Sonne sich unverhüllt zeigt, welches

das Verhältniß des bewölkten zu dem blaustrahlenden Firmament ist. Diese Elemente wirken mächtiger als die Temperatur. Der kalte Winter des Engadin mit seinem blauen Himmel ist durch diesen dem sonnigen Neapel näher gebracht, als es durch Temperaturdifferenz von ihm getrennt wird.

Man hat sogenannte Regenkarten construirt, d. h. Erdkarten, auf denen durch verschiedene Nüancen von blau die einzelnen Regengebiete gegen einander abgegrenzt werden. Es mag vorausgeschickt werden, daß Deutschland eine jährliche Niederschlagsmenge von 66 cm erhält. Die Berghaus'schen Regenkarten bezeichnen mit dem hellsten Blau diejenigen Gebiete, in denen weniger als 20 cm Regen im Jahre fallen; mit dem dunkelsten Blau diejenigen, in welchen mehr als 200 cm fallen; dazwischen liegen die Gebiete mit 20 bis 60 cm, 60 bis 130 cm, 130 bis 200 cm Niederschlag.

Auf einer solchen Karte erscheinen Europa, Sibirien, Central-Asien, Nord- und Süd-Afrika, Arabien, das westliche Vorland der Cordilleren, die Westhälfte von Nord-Amerika und Central-Australien in den lichtesten Tönen, aus denen sich hier und da Streifen oder Inseln tieferen Blaus abheben. In den dunkelsten Nüancen erscheinen der östliche Himalaja, die Westküste von Hinter-Indien und Malacca, die Sunda-Inseln, Theile des tropischen Sudan, das östliche Vorland der tropischen Cordilleren Central-Amerikas und die Westküste des südlichen Zipfels von Amerika.

Skandinaviens Westküste erscheint mit einem Rande tieferen Blaus als das Innere, welches weniger Regen als Deutschland hat. Selbst Kristiania erhält nur 54 cm, Stockholm und Upsala 30 bis 40 cm Niederschlag, ganz Schweden 52 cm. Längs der atlantischen Küste steigert sich dieser Betrag bis über 100 cm.

Bergen gilt schlechtweg für den regnerischsten Ort Skandinaviens, aber seine Niederschlagshöhe von 184 cm wird durch die von Florö (61° 36′ N. Br.) im Schärengebiet zwischen Sogne- und Nordfjord stark übertroffen; die letztere ist 230 cm. Im Gegensatz dazu steht der hochgelegene Ort Dovre im Gubbrandsdal (643 m) mit nur 33 cm, d. h. dem siebenten Theil. Hann gibt der atlantischen Küste Norwegens 115 cm, der Ostküste und dem Inlande zwischen 59° und 63° N. Br.: 46 cm, dem hohen Norden 31 cm. Die Regenmengen in Deutschland (66 cm) liegen also zwischen denen der norwegischen Küste und des skandinavischen Binnenlandes. Indessen hat der Brockengipfel nicht viel weniger Niederschlag als Bergen, und gewisse Orte in den bayerischen Alpen stehen Florö kaum nach.

Im Gegensatz zu den heftigen tropischen Regen, auf welche oft schnell blauer Himmel folgt, erscheinen die norwegischen lang ausgedehnt und minder intensiv; meist hat ein Tag mit Regenfall auch den Charakter eines hoffnungslosen Regentages. Das wird schon angedeutet durch den Grad der Bewölkung. Denn mehr als die Hälfte des Himmels, $^6/_{10}$ bis $^7/_{10}$, bleibt im Durchschnitt des Jahres bedeckt.

Aus den Tabellen, welche H. Mohn in Band XIX, XX der österreichischen Gesellschaft für Meteorologie veröffentlicht hat, sind die folgenden Tabellen ausgezogen worden. Für jeden Beobachtungsort ist Breite, Länge und Meereshöhe gegeben. Die Orte sind zu drei Gruppen angeordnet worden.

I. Zehn Orte der Küste oder auf Inseln des Küstenmeeres zwischen Lindesnaes und Vardö im fernsten Nordosten.

II. Vier Orte im Innern der Fjords.

III. Kristiania und vier Orte im Innern des Landes.

	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.
	Nördliche Breite	Oestliche Länge Greenwich	Höhe in Metern	Jahres-Temperatur	Wärmster Monat	Kältester Monat	Differenz von Columne 5 und 6
Lindesnaes	57° 59′	7° 3′	19,0	6,7	14,8	— 0,1	14,9
Bergen	60 24	5 20	17,4	6,7	14,3	0,2	14,1
Florö	61 36	5 2	8,0	6,4	13,4	0,6	12,8
Kristiansund	63 7	7 45	15,4	6,0	13,1	0,3	12,8
Bodö	67 17	14 24	4,7	3,7	12,4	— 3,2	15,6
Röst (Lófoten)	67 31	12 12	8,2	4,5	10,9	— 0,5	11,4
Lödingen (Hindö)	68 24	16 1	13,4	3,4	12,6	— 3,6	16,2
Tromsö	69 39	18 58	15,3	2,3	11,2	— 4,3	15,5
Gjesvaer	71 7	25 22	6,5	1,5	10,1	— 5,3	15,4
Vardö	70 22	31 7	10,0	0,6	9,4	— 6,5	15,9
Ullensvang	60° 20′	6° 40′	43,0	6,2	14,6	— 0,8	15,4
Sogndal	61 18	7 3	33,2	5,8	15,7	— 2,5	18,2
Laerdal	61 6	7 27	5,0	5,8	15,8	— 2,4	18,2
Alten	69 58	23 17	13,0	0,4	12,7	— 9,5	22,2
Kristiania	59° 55′	10° 43′	24,6	5,1	16,6	— 4,9	21,5
Eidsvold	60 22	11 13	187,6	2,9	14,4	— 7,7	22,1
Dovre	62 5	9 8	643,2	0,3	11,8	— 9,6	21,4
Röraas	62 35	11 23	629,2	— 1,0	11,2	—11,9	23,1
Karasjok	69 19	25 55	133,4	— 2,7	13,7	—16,6	30,3
Berlin	52 30	13 24	37,0	9,1	19,0	— 0,5	19,5

Hier bedeuten alle Temperaturangaben: Centigrade; die relative Feuchtigkeit gibt an, wie viele Prozente von dem Wasserdampf vorhanden sind, welchen die Luft überhaupt ent-

	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.	16.
	Tag		Jährliche Amplitude	Temperatur		Differenz beider	Tägliche Amplitude im Jahresmittel	Relative Feuchtigkeit	Dampfdruck
	Wärmster	Kältester		Höchste beobachtete	Niedrigste beobachtete				
Lindesnaes	14,9	— 0,1	15,0	—	—	—	—	—	—
Bergen	14,4	+ 0,2	14,2	30,2	— 13,8	44,0	4,4	79	6,1
Florö	13,6	0,6	13,0	26,8	— 11,9	38,7	3,6	76	5,9
Kristiansund	13,3	0,3	13,0	29,4	— 14,6	44,0	3,8	77	5,8
Bodö	12,7	— 3,2	15,9	27,8	— 16,4	44,2	3,7	77	5,0
Röst (Lófoten)	11,1	— 0,6	11,7	20,0	— 14,8	34,8	2,6	—	—
Lödingen (Hindö)	12,8	— 3,6	16,4	28,4	— 16,2	44,6	3,4	73	4,6
Tromsö	11,4	— 4,5	15,9	24,4	— 17,5	41,9	3,5	78	4,6
Gjesvaer	10,5	— 5,3	15,8	26,9	— 19,5	46,4	3,2	—	—
Vardö	9,6	— 6,5	16,1	25,8	— 21,6	47,4	2,4	82	—
Ullensvang	14,7	— 0,9	15,6	27,0	— 16,1	43,1	4,8	72	5,7
Sogndal	15,7	— 2,5	18,2	31,5	— 16,6	48,1	5,6	71	5,4
Laerdal	15,8	— 2,0	17,8	31,0	— 19,4	50,4	—	65	5,1
Alten	13,0	— 9,5	22,5	29,5	— 29,6	59,1	4,6	78	4,1
Kristiania	16,6	— 5,0	21,6	32,2	— 26,4	58,6	6,0	75	5,5
Eidsvold	14,4	— 7,8	22,2	28,0	— 34,1	62,1	6,9	78	5,2
Dovre	11,8	— 9,6	21,4	28,9	— 31,8	60,7	6,4	80	4,3
Röraas	11,3	— 11,9	23,2	29,4	— 44,3	73,7	7,5	82	4,2
Karasjok	13,9	— 16,6	30,5	28,7	— 50,6	79,3	7,4	—	—
Berlin	20,8	— 1,7	22,5	37,0	— 25,0	62,0	—	74	6,6

halten kann. Man nennt Luft gesättigt und bezeichnet ihre relative Feuchtigkeit mit 100, wenn die kleinste Zufuhr von Wasserdampf Nebelbildung zur Folge hat. Für jede Temperatur

	17.	18.	19.	20.	21.	22.	23.	24.	25.
	Zahl der Tage im Jahr mit Niederschlag ꝛc.								
	Niederschlag	Schnee	Nebel	Hagel	Heiter	Trübe	Gewitter	Frost	Sturm
Lindesnaes	148	37	54	8	27	124	5	—	58
Bergen	178	34	44	8	68	146	5	101	17
Florö	192	44	9	4	48	177	4	85	20
Kristiansund	165	50	12	10	53	132	2	103	37
Bodö	152	58	3	3	53	147	1	160	17
Röst (Lófoten)	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Lödingen (Hindö)	204	101	30	13	72	138	3	166	24
Tromsö	173	91	13	2	59	160	1	187	15
Gjesvaer	161	94	25	9	24	197	1	200	48
Vardö	137	89	17	2	25	170	1	207	41
Ullensvang	160	33	35	1	61	164	6	115	7
Sogndal	121	30	13	—	93	78	1	125	15
Laerdal	86	22	13	—	62	169	—	134	6
Alten	104	58	8	1	53	163	1	213	30
Kristiania	152	51	58	3	63	113	9	144	1
Eidsvold	114	43	48	1	24	146	9	181	3
Dovre	112	59	16	1	55	111	2	208	10
Röraas	125	67	28	1	44	124	2	234	6
Karasjok	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Berlin	165	31	25	—	41	134	14	81	—

enthält dasselbe Volumen gesättigter Luft ein bestimmtes Quantum Wasserdampf; dasselbe wächst mit der Temperatur.

Der Dampfdruck ist in Millimetern angegeben.

Der Luftdruck ist seiner geringen klimatischen Bedeutung wegen nicht angegeben. Die Höhen der angeführten Beobachtungsorte sind zu gering, als daß der menschliche Organismus sie fühlt.

Unter »Niederschlag« (Col. 17) sind alle Formen der ausgeschiedenen Luftfeuchtigkeit verstanden; also nicht bloß Regen, sondern auch Schnee, Hagel und Graupel.

Heiter und trübe (Col. 21 und 22) nennt man Tage, wenn weniger als $^2/_{10}$ des Himmels und mehr als $^8/_{10}$ bedeckt sind.

Unter täglicher Amplitude im Jahresmittel (Col. 14) ist das Mittel der Temperaturschwankung verstanden, welche an den 365 Tagen, von der wärmsten zur kältesten Stunde, statthat.

Es muß nun dem Leser überlassen bleiben, irgend zwei der angeführten Orte in Bezug auf ihre klimatischen Zahlen mit einander zu vergleichen.

Der atlantische Golfstrom nimmt seinen Ursprung im Golf von Mexico und läuft zwischen Schottland und Island nordöstlich parallel der norwegischen Küste. Sein warmes Wasser liefert die Hauptwärmequelle für Skandinavien. Daß dieselbe dem Lande zu gute kommen kann, das beruht auf dem Vorherrschen der Südwest- und Westwinde, dieses wiederum auf der windbestimmenden Vertheilung des Luftdruckes.

Die Beeinflussung ist aber nicht gleichmäßig stark während des Jahres. Man erkennt den Grund dafür, wenn man die Mitteltemperaturen der Parallelkreise zwischen 58° N.B. und 71° vergleicht mit dem Wärmezustand des norwegischen Küstenmeeres. Letzteres zeigt im Winter einen sehr großen, im Sommer einen kleinen Ueberschuß gegen jene auf. Daher die warmen Winter und die kühlen Sommer.

Als Beispiel sei angeführt:

Meerestemperatur bei:			Jahr	Februar	August
Fruholm	71°	0′ N.B.	4,9° C.	2,3° C.	8,4° C.
Andenaes	69	20	4,6	0,0	10,7
Ona	62	53	7,6	4,0	13,0
Lindesnaes	57	59	8,4	2,8	16,1

Die Mitteltemperaturen der entsprechenden Parallelkreise können aus folgender Tafel entnommen werden.

Lufttemperatur		Jahr	Januar	Juli
Parallelkreis	50° N.B.	5,4° C.	— 6,8° C.	17,0° C.
»	60	— 1,0	— 15,8	13,5
»	65	— 5,2	— 21,1	10,9
»	70	— 8,9	— 24,4	7,3
»	80	— 14,0	— 29,1	1,1

Der Vergleich beider Zahlengruppen rechtfertigt die Behauptung.

Der Gegensatz zwischen dem Klima der Küste und des skandinavischen Innern ist vornehmlich an den orographischen Bau geknüpft. Die Gebirgserhebung längs der Axe wird zu einer klimatischen Grenze und setzt dem Einfluß der warmen feuchten Winde ein Ziel. Dadurch wird die Bewölkung im Innern eine andere; im Winter wird die Kälte größer in Folge der Ausstrahlung gegen den freien Himmel; im Sommer wird die Wärme größer, weil die Bestrahlung weniger behindert ist durch Wolken. Dazu kommt, daß im Winter die Nächte, im Sommer die Tage um so länger sind, je weiter wir nach Norden vordringen.

Die klimatisch meist begünstigten Gegenden in Norwegen sind die inneren Theile der Fjorde, deren Vegetationsverhältnisse überraschen.

Der Gegenſatz zwiſchen Küſte und Binnenland wird noch dadurch verſchärft, daß der Wind dort ſtärker weht als hier. Winterliche Stürme kommen im Innern des Landes ſelten vor, häufig an der freien Küſte. Ließe ſich die Luftbewegung gleichmäßig auf das Jahr vertheilen, ſo würde im Küſtengebiet ununterbrochen ein mäßig ſtarker Wind wehen, im Innern dagegen würde man nur eine ſchwache Briſe fühlen.

Für das phyſiologiſche Klima, d. h. für das Klima in ſeiner Beziehung zu dem Befinden des Menſchen, ſind Wind, Bewölkung, Nebel und Niederſchläge die ſchwerſtwiegenden Factoren. Was dieſelben zu bedeuten haben, das kommt allerdings erſt völlig zum Ausdruck, wenn ſie anhaltend und ohne Unterbrechung währen, und wenn der Menſch des Schutzes von Wohnſtätten beraubt iſt. Wind, beſonders wenn ſeine Intenſität regellos und unverhofft durch Windſtöße geſteigert wird, verſetzt uns in einen Zuſtand reizbarer Nervoſität; anhaltend trübes Wetter drückt die Lebensfreudigkeit zu Boden; anhaltender Regen bewirkt ein Gefühl unbeſchreiblicher Oede. Und alle dieſe Schatten werden noch ſchwärzer dadurch, daß jede Thätigkeit — geiſtige und körperliche —, welche der gebildete Menſch im Freien vornehmen möchte, theilweiſe oder ganz unmöglich gemacht wird. Daher häufig das Wohlbehagen, das den norwegiſchen Reiſenden ergreift, wenn er die Küſtengeſtade verläßt und zu dem Innern des Landes aufſteigt. Denn alsdann pflegen die phyſiologiſch widerwärtigen Elemente an Intenſität zu verlieren, oder verſchwinden ganz und gar.

Indeſſen auch den Küſtengebieten werden die Wohlthaten eines angenehmen Klima's für Tage und ſelbſt für Wochen zu Theil. Und in eine ſolche glückliche Ausnahmeperiode fiel die erſte Reiſe Kaiſer Wilhelm's II. Wenn es auch nicht an

Himmelstrübungen fehlte, ſo ſchien doch die Sonne oft unverhüllt, und viele Tage glichen den herrlichen Märztagen am ſicilianiſchen Geſtade. Dreiundzwanzig Tage kreuzte die »Hohenzollern« in dem norwegiſchen Meer, und nur während des zehnten Theiles dieſer Zeit fiel Regen.

Ein Jahr zuvor, wo ich mit Alphons Stübel, dem Erforſcher der tropiſchen Gebirgswelt Südamerikas, in Norwegen reiſte, hatten wir unter 40 Tagen nur etwa 10 Tage gutes Wetter. Damals traten die Gegenſätze zwiſchen Küſtenwitterung und Inlandwitterung ſo ſchroff hervor, als wäre man in ein neues Land verſetzt. Doch mußten wir auch im Innern die Enttäuſchungen koſten, welche dem Reiſenden durch Nebel und Regen bereitet werden. Vier Tage lagen wir beiſpielsweiſe an dem Fuß des verhüllten Sulitjelma, der ſich jenſeit des Polarkreiſes auf der Grenze von Norwegen und Schweden erhebt. Dafür ſpendete uns an anderer Stelle das Wetter ſeine Wohlthaten in ſo ſchönen Erſcheinungsformen, daß eine einzige polare Sommernacht die ganze Reiſe lohnte.

Die zweite Reiſe Kaiſer Wilhelm's war nicht entfernt ſo vom Wetter begünſtigt wie die erſte. Um ſo belehrender wurde ſie für die Kenntniß des norwegiſchen Klimas.

Zehntes Kapitel.

Mit dem Verlaſſen Trondhjems nahm die Kaiſerliche Reiſe weſentlich den Charakter einer Seereiſe an und behielt denſelben bei für den Reſt ihrer Dauer. Ein längerer Aufenthalt in den Feſtlandsfjorden kam nun nicht mehr vor, und wenn ſich Land zu beiden Seiten der »Hohenzollern« erhob, ſo gehörte dasſelbe zu einem Theil oder ganz der Inſelregion an.

Es iſt ein Glück für den Reiſenden, daß dieſe lange Küſtenfahrt verſchiedene, wenn auch verwandte Landſchaftstypen aufzuweiſen hat. Die beſtimmenden Momente ſind ſtets dieſelben, wie das menſchliche Antlitz ſich ja auch nur aus einigen wenigen Elementen zuſammenſetzt. Es kommt aber darauf an, in welchen Formen und in welcher Mächtigkeit die Elemente zu einem Ganzen

zuſammengefügt ſind. Die Beſchreibung iſt immer und immer wieder auf die Worte: Felsküſte, Waſſer und Schärenflur angewieſen, und der Reiſende, welcher ſeine großen und mannigfaltigen Eindrücke durch Dankbarkeit gegen die Natur wachruft, wird traurig, wenn er, zu einem Autor gewandelt, ſagen ſoll, was er geſehen hat. Immer wieder zwingt ihn die Noth, weil er den ſeeliſchen Ausdruck des Landſchaftsantlitzes nicht in Worte faſſen kann, auf die Bezeichnung der Details zurückzugreifen, und das dünkt ihn ſchließlich ſo troſtlos, wie die Beſchreibung einer Symphonie auf Grund der Partitur. Was empfinde ich, wenn ich leſe: zuerſt $^3/_8$ Takt und dann $^4/_4$, und wenn die ganze Inſtrumentation aufgeführt und geſagt wird, wie bei dem 77. Takt die Hörner einſetzen und beim 100. ſämmtliche Streichinſtrumente unisono ſpielen?

Der Autor, wenn er etwas über die norwegiſche Küſte ſagen will, kann eigentlich nur verſichern, daß Meer, Inſeln und Küſtenabfall wechſelnd gruppirt ſind; daß bald das eine, bald das andere dieſer Elemente überwiegt; daß der Landſchaft ſtets ein gewiſſer Ernſt, der ſich zur Würde oder Größe ſteigern kann, innewohnt; daß die wechſelnden Zuſtände von See und Witterung, ein glattes Meer, Windſtille und ein blauer Himmel, die weißen Schaumkämme eines aufgewühlten Oceans, der hochaufſpritzende Giſcht der Brandung, das Heulen des Windes und das Peitſchen von Regen und Eiskörnern, daß das wechſelnde Auftreten dieſer Erſcheinungen der Landſchaftsphyſiognomie den wechſelnden Ausdruck ganz verſchiedener Stimmungen verleiht.

Wo die Verſchiedenheiten nicht von dieſen Stimmungen herrühren, da gründen ſie ſich auf die Formen des Gebirges: gradlinige, rundliche, zackige; auf ihre Erhebung über den

Meeresspiegel, auf das Sichtbarwerden von Schnee, auf die Art seiner Verbreitung und seine Annäherung an das Meer; sie beruhen ferner auf dem Bau der Inseln, auf der Art ihres Aufsteigens aus dem Meere, auf ihrer Größe, welche von mehr als 1000 qkm Flächeninhalt zu den kleinen Holmen der Schärenflur herabsinken kann; endlich werden sie beeinflußt durch die Dichte, in welcher Inseln, Schären und Holme auftreten, und durch die Breite der Meeresarme, welche sich zwischen ihnen hinziehen, und endlich noch durch die Zahl der vorhandenen Festlandsfjorde, sowie durch die Tiefe ihres Eindringens in den Continent.

Nach einer solchen Aufzählung wird der mit Norwegen unbekannte Leser die Möglichkeit begreifen, daß die Küstenfahrt reichen Wechsel darbieten und daß trotzdem die Beschreibung derselben höchst monoton ausfallen kann. Aber selbst bei dem reichen Wechsel folgen sich die Eindrücke nicht schnell genug auf einander, als daß Monotonie ganz fern zu halten wäre; und fast alle Reisenden, welche von Trondhjem zum Nordcap fahren, haben dieser grauen Gefährtin ihren Tribut zu zahlen. Ein Engländer, der sich jedes Jahr an seinen Fischplatz im inneren Ranenfjord begibt, also jedes Jahr an Bord mit Nordcap-Reisenden zusammentrifft, sagte mir sehr bezeichnend: ich habe schon viele Leute getroffen, welche zum Nordcap reisten, aber nie einen Menschen, der das zweimal gethan hätte. (I have seen a great many people, who have been to the North-cape, but never one who did it twice.)

Die Mehrzahl der Reisenden entschließt sich zu einer Reise nach dem Nordcap weniger, um die Küstenlandschaft kennen zu lernen, als um das Bewußtsein zu erlangen, das nördlichste Cap Europas gesehen und betreten zu haben. Einen anderen

Antrieb bildet die ſogenannte »Mitternachtsſonne«, genauer geſprochen: die Sichtbarkeit der Sonne zu Mitternacht.

In dem nächſten Kapitel dieſes Buches ſoll auseinandergeſetzt werden, aus welchen Gründen in den Polarregionen die Sonne zu gewiſſen Zeiten länger als 24 Stunden entweder über oder unter dem Horizonte bleibt, und weshalb dies weder für die Tropen noch für die gemäßigten Zonen eintreten kann. Die Thatſache an ſich iſt wohl Allen geläufig, man hört ja oft genug ſprechen von der ewigen Nacht des polaren Winters und dem ununterbrochenen Tage des polaren Sommers.

Winternacht und Sommertag überſchreiten den Betrag von 24 Stunden um ſo mehr, je weiter vom Aequator der Ort entfernt liegt. In der Breite des Polarkreiſes, 66° 30′, hat der längſte Sommertag 24 Stunden. Der Mittelpunkt der Sonne ſinkt gerade bis zum Horizont. Dagegen iſt die Mitternachtsſonne ſichtbar für die Breite von

Bodö.....	67.° 17′	vom	1. Juni	bis	10. Juli
Tromſö	69.° 38′	»	19. Mai	»	23. »
Hammerfeſt ...	70.° 40′	»	14. »	»	28. »
Nordcap	71.° 10′	»	12. »	»	31. »

Dieſe Zeiträume wachſen, wenn der Standpunkt des Beobachters ſich über den Horizont erhebt. Man würde beiſpielsweiſe die Sonne noch um Mitternacht vom 15. zum 16. Juli erblicken, wenn man ſich von Bodö mit einem Ballon erhöbe.

Ohne das Vorhandenſein der Schären würde die Nordlandfahrt ſehr viel ſeltener unternommen werden. Dieſe aber gewähren ruhiges Waſſer. Oft vereinigt ſich damit noch eine beſondere Gunſt der Witterung, ſo daß auch an den offenen Stellen das Meer ruhig iſt, und milde Lüfte den Reiſenden um-

ſpielen, wenn er in der Stille der Nacht das Purpur der warm beleuchteten Berghänge erblickt.

Es gibt nun zwei entgegengeſetzte Arten, um der Reiſe von Trondhjem nach dem Nordcap die Langeweile fern zu halten. Entweder man reiſt ſehr ſchnell, direct auf das Ziel los — dies war der Fall der »Hohenzollern«, welche die Fahrt in 61 Stunden zurücklegte —, oder man reiſt ſehr langſam, fährt in die verſchiedenen Fjorde ein und unternimmt von dort aus Excurſionen.

Die letztere Art befolgte ich ein Jahr vor der Kaiſerlichen Reiſe. Gelegenheit dazu geben die norwegiſchen Poſtdampfer, für welche zwiſchen Trondhjem und Nordcap nicht weniger als 90 Anlaufſtationen, bald auf dem feſten Lande, bald auf den Inſeln, vorgeſehen ſind. Dasſelbe Schiff läuft allerdings nicht ſämmtliche Stationen an, aber ſtets eine große Zahl derſelben. Das Poſtſchiff »Kong Karl«, auf welchem ich mich am 23. Juni 1888 einſchiffte, gebrauchte von Trondhjem bis Hammerfeſt 119 Stunden, d. h. faſt 5 Tage, die »Hohenzollern« nur 55 Stunden, d. h. weniger als die Hälfte. An Bord dieſer Poſtſchiffe trifft man zuweilen norwegiſche Beamte, meiſt Forſtleute und Ingenieure, welche Dienſtreiſen machen. Die meiſten haben in Deutſchland, einige wohl auch am eidgenöſſiſchen Polytechnikum ſtudirt, und ſie ſind gern bereit, dem wißbegierigen Fremdling Auskunft über ihr Land zu geben. Das Zuſammentreffen mit ſolchen Herren hat mir bei meiner erſten norwegiſchen Reiſe viel genützt, im Beſonderen für die Landausflüge im Nordland, nach der Rückkehr von Hammerfeſt. Die meiſten Reiſenden bedienen ſich der ſogenannten Touriſtenſchiffe, welche während der Zeit des höchſten Sonnenſtandes in 8 bis 9 Tagen die Fahrt von Trondhjem nach dem Nordcap

und zurück ausführen. Sie laufen gewisse Punkte an, welche bereits zur stereotypen Sehenswürdigkeit abgestempelt worden sind: Torghattan, Svartisen, Raftsund, das Lappenlager bei Tromsö, den Lyngenfjord und das Nordcap, und hinterlassen in manchem Passagier die Ueberzeugung, daß er nunmehr Norwegen gründlich kenne. Im Allgemeinen ist wenig Belehrung an Bord der Touristenschiffe zu holen; der internationale Gesellschaftston paßt wenig zu dem Felsgestade und den salzigen Fluthen der Vikinger.

Als Fremdlinge fahren die ausländischen Reisenden die Küste hinauf, als Fremdlinge wieder hinunter; die meisten halten das von Deck betrachtete Land für wild und gänzlich unbewohnbar; sie ahnen nicht, daß jenseit des Wellenschlages und des Küstensaumes Wälder grünen und die Gerste reift. Das Deck des Schiffes ist nicht viel mehr als der Zuschauerraum eines Theaters, dessen größere Reize hinter den Coulissen liegen.

Der Fjord von Trondhjem theilt die atlantische Küste Norwegens von Stavanger zum Nordcap in zwei Theile, deren Längen sich etwa wie 2:3 verhalten. Denn wenn man die Fältelung der Küstenlinie durch Fjorde und Buchten unberücksichtigt läßt, so gelten folgende abgerundete Zahlen:

Küste zwischen Stavanger und Trondhjemfjord 400 Seemeilen, Küste zwischen Trondhjemfjord und Nordcap 600 Seemeilen; also Gesammterstreckung 1000 Seemeilen.

Das südliche Gestade ist falten- und fjordenreicher als das nördliche. Hier gibt es auf der 400 Meilen langen Strecke sieben große, sehr tief ins Land dringende, an Verzweigungen reiche Fjords; ferner sind die Küstenabfälle pittoresk, oft wild gestaltet, die Schären- und Inselflur ist so dicht, daß man von

Stavanger bis Trondhjem faſt immer in ihrem Schutze fährt. Ausnahmen bildet nur Cap Statt, wo die Küſte ihren nördlichen Verlauf ſcharf bricht und einen nordöſtlichen annimmt. Hier iſt das Meer ſo gefürchtet, daß man durch die Wurzel der Halbinſel Stattland einen Kanal hat graben wollen. Ferner bietet die Fahrt von Molde nach Trondhjem Stücke offener See.

Um den Trondhjemfjord, deſſen Axe etwa ſo lang iſt wie die des Sognefjord (80 Seemeilen), legen ſich die Berge ſanft herum. Die nach Norden anſchließende Meeresküſte iſt auf eine weite Strecke hin ſchärenarm. Fjorde ſind nicht vorhanden, ebenſowenig große Inſeln, und die uralten Felſen des Feſtlandes erſcheinen grau und von rundlichen Formen.

Erſt nach einem Verlauf von 80 bis 90 Seemeilen tritt eine entſchiedene Aenderung ein. Der Namſenfjord drängt in das Land. Eine in Inſeln auseinandergeſägte alte Halbinſel, die Vigtengruppe, ſpringt in der Nähe des 65. Breitegrades in das Meer vor und bildet die ſüdliche Grenze eines Küſtenſtückes, welches die größten Schönheiten norwegiſcher Küſtenlandſchaft in ſich vereinigt. Dieſes Küſtenſtück erſtreckt ſich vom 65. bis 69. Breitegrad und hat 250 Seemeilen Länge. Hier herrſchen ſowohl für das Feſtland wie für die vielen Schären und Inſeln ſehr ſchroffe Formen, und es laſſen ſich daſelbſt Felsflächen von 600 bis 1000 m Mächtigkeit mit einem Blick umfaſſen.

An dem Nordende dieſer Strecke liegen die Löfoten und Veſteraalen, deren nordöſtlich gerichtete Axe mehr als 120 Seemeilen lang iſt. Sie ſind von beſonders ſchroffen Formen, reich an Gratkämmen und liegen ſo dem Feſtland gegenüber, daß das eingeſchloſſene Küſtenmeer gegen Nordoſt in einen Trichter

zusammenläuft, aus welchem der Tjelbefjord in die nördlicheren Gewässer führt. Dieses Trichtermeer ist der berühmte Vestfjord, der größte Fischplatz der Welt.

Die lange Küstenstrecke zwischen Vigtenöer und Lófoten besitzt nun eine Anzahl sehenswerther Fjorde, welche einen wesentlich anderen Charakter haben als die südlichen. Sie sind — mit Ausnahme des Thosen- (65,10°) und des Beierenfjord (67° N. Br.) — von minder schroffen Felsufern eingefaßt; ihre Wasserspiegel bieten breite Flächen dar, und den Reisenden ist nicht selten der Ausblick auf schneebedecktes Hochgefilde und auf zurückliegende, individualisirte Schneegipfel gestattet.

Statt mit einer wilden Romantik hat man es mit der stillen Großartigkeit einer nordischen Landschaft zu thun. Die wichtigsten dieser Fjorde sind außer den nördlichsten, dem Ofotenfjord, der Vessen-, der Ranen- und der Saltenfjord; ihre Ufer und die einmündenden Thäler sind durch den Reichthum an Fichtenwäldern ausgezeichnet.

Das nördlichste Küstenstück, zwischen 69° und 71° 10′, hat nun wiederum einen eigenen Charakter; es erstreckt sich 180 Seemeilen bis Hammerfest, das auf einer Insel ganz nahe dem Festlande liegt; von da bis zum Nordcap hat man 60 Seemeilen. Hier liegen dem Festlande große Inseln vor, zwischen welchen sich die Zugangskanäle zu den vielen, aber wenig verzweigten Fjorden befinden.

Faßt man schließlich das Land östlich der Nordcap-Insel ins Auge, so sieht man, wie das skandinavische Nordende Europas handförmig getheilt ist. Dasselbe gleicht einer mäßig gespreizten linken Hand, deren Ringfinger nach Norden zeigt. Zwischen den fünf Fingern, in der Richtung von dem kleinen zu dem massigen, breitgedrückten Daumen, liegen der Alten-, Porsanger-,

Lage- und Tanafjord; an die Außenseite des kleinen Fingers legt sich der Kvaenangen-, an die Außenseite des Daumens der Varangerfjord. Diese, der Polar-See zugewandten Meeresarme liegen zwischen dem 70. und 71. Breitegrad: der größte, der Porsangerfjord, ist 60 Seemeilen lang.

Berühmt durch seine Vegetationsverhältnisse ist der innere Altenfjord, denn hier reift noch die Gerste, wie an den Ufern des Nils; und am Südufer des Varangerfjords, in derselben Breite, wie der von Alten, finden sich waldartige Bestände von Kiefern, Fichten und Birken, denen Pappeln und Erlen beigemischt sind. Die Insel Mager, welcher das Nordcap angehört, ist dem Ringfinger des skandinavischen Nordendes vorgelagert. Der nördlichste Punkt des eigentlichen Continentes heißt Nordkyn; es liegt nur um wenige Seemeilen südlicher als das Nordcap und bildet den äußersten Punkt des Zeigefingers jener linken Hand, mit welcher das polwärts schauende Ende Europas verglichen wurde.

Ein Ueberblick, wie er hier gegeben ist, wird hoffentlich von dem Leser und dem zukünftigen Besucher der norwegischen Gestade das Verwirrende fernhalten, das sich bei einer Aneinanderreihung erzählter Details schwer vermeiden läßt. Es ist ganz gut, sich gewisse Zahlen einzuprägen, welche die Größe des Rahmens angeben, und durch Vergleiche mit bekannten Entfernungen dem Gedächtniß einzuprägen. Der Rahmen ist hier die Länge der Küste und ihrer einzelnen Abschnitte. Gewiß widerstrebt es dem Verfasser ebenso sehr wie jedem anderen Naturfreunde, die Natur in eine Reihe spanischer Stiefel einzuschnüren und letztere dann zu numeriren; aber wir können uns dieser künstlichen Mittel nicht ganz entschlagen. Die in Wirklichkeit getrennten Einzeleindrücke der Natur fließen in der Erinne-

rung nur zu leicht in einander, und wir sind gezwungen, die künstlichen Dämme der Eintheilungen zu errichten, damit dieses Ineinanderfließen vermieden werde.

Deshalb sind oben die Küstenabschnitte und ihre Erstreckungen angegeben, die hier noch einmal im Vergleich mit anderen Entfernungen zusammengestellt werden mögen:

Küstenstrecken:

1. Stavanger — Trondhjemfjord rund 400 Seemeilen, gleich der Entfernung vom Bodensee zum Kieler Hafen.
2. Trondhjemfjord — Leckö, nördlich der Vigtengruppe, rund 100 Seemeilen, gleich der Entfernung von Berlin zu der Ostseeküste gegenüber Rügen.
3. Von Leckö bis zum Nordende (Andö) der Lófotengruppe rund 240 Seemeilen, gleich dem Abstand der Elbmündung von der Nordspitze Jütlands.
4. Von Andö's Nordspitze bis Hammerfest, rund 210 Seemeilen, gleich der Erstreckung Griechenlands von Nord nach Süd.
5. Von Hammerfest zum Nordcap 60 Seemeilen, gleich der halben Entfernung Berlin — Hannover.

Bei diesen Zahlen darf nicht vergessen werden, daß sie kleiner sind als die entsprechenden, von den Schiffen durchlaufenen Wege. Es ist sehr wohl möglich, daß ein Postschiff, welches in viele Fjorde einläuft und sich durch die Sunde der Schärenflur hin- und herwindet, die Entfernung von 1000 Seemeilen zwischen Stavanger und dem Nordcap mittels einer Fahrt von 1500 Seemeilen überwindet.

Der in Trondhjem erwartete Courier traf in der Frühe des 15. Juli mit dem Kristiania-Zuge ein. Das Einlaufen der

Ankunft des Kaiſerlichen Couriers.

Staatsdepeſchen brachte dem Kaiſer wiederum umfangreiche Arbeit. Diesmal hatte die Sache ein beſonders ernſtes Geſicht, weil uns der nächſte Courier erſt in 6 Tagen erreichen konnte. Dazwiſchen ſchob ſich das Nordcap ein, und der Verkehr mit der Heimath blieb auf Telegramme beſchränkt.

Noch dazu mußte Seine Majestät unter sehr unbehaglichen Verhältnissen arbeiten. Denn seit dem frühen Morgen wurden Kohlen eingenommen, was Tags zuvor, wo wir ja auch schon zu Anker lagen, nicht geschehen konnte, weil Sonntag war. Während dieses lästigen und nothwendigen Vorganges trauerte die schöne Yacht des Kaisers buchstäblich in Sack und Asche, verhängt wie sie war mit Segeltüchern und eingerußt von Kohlenstaub. Darauf »großes Reinemachen«, mit dem Motto: durch Nacht zum Licht.

Um 1 Uhr Mittags ging die »Hohenzollern« in See. Unmittelbar zuvor hatte Consul A. Jenssen die Ehre, von Seiner Majestät in Abschiedsaudienz empfangen zu werden. Der Kaiser schenkte demselben Sein Bild zur Erinnerung an den Besuch in des Consuls Villa, und spendete fernerhin eine größere Summe für den Trondhjemer Dombau.

Wir dampften nun durch den unteren Fjord hinaus zur eigentlichen Meeresküste, bei wunderbar klarer, kräftiger Luft, einer Temperatur von 18° C. und einem bläulichen Himmel, dem die helle Polarnacht den Reiz des Sternenlichtes nahm. Das Ufervorland zeigte sich flach, dahinter ragten höhere Berge auf, vielfach mit Wald bestanden. Wohnstätten, oft mit braunroth angestrichenen Wänden, fanden sich zahlreich. Im Anfang der nordwärts gerichteten Küstenfahrt hatten wir kleine Schären zu unserer Linken, das einzig Individualisirte in einer Gegend, deren Küstenabfall massig und monoton daliegt. Bäume zeigten sich nirgendwo, zuweilen ein dürftiger Acker und Graswuchs; die graugrüne Vegetationsdecke erschien oft nur wie ein zarter Hauch; hier und da leuchtete aus einer Falte zwischen ödem Gestein das lebhaftere Grün eines fruchtbaren Weideplatzes auf, genau so, wie dies in den sterilsten Theilen der chileniſchen

Cordilleren vorkommt; denn hier bewirkten eine Wasserader und eine vorhandene Humusschicht dieselbe Erscheinung.

Ein schärferer Gegensatz zu zackigem, phantastisch ausgewitterten Dolomitgebirge als die abgerundeten Formen des norwegischen Feldspathgesteins ließ sich nicht denken. Das Meer war so ruhig, daß das Aufhören der Schären sich in der Bewegung des Schiffes nicht markirte, und an Bord herrschte große Behaglichkeit. Nur ich selbst konnte mich nicht ganz frei machen von der Qual der Ungewißheit, ob Nebel das Nordcap verhüllen, ob hohe See das Landen daselbst verhindern würde.

Der 15. Juli war einmal wieder Festtag. Es charakterisirte das Leben an Bord der »Hohenzollern« während der Kaiserlichen Reise, daß jeder Geburtstag gleich einer Familienfeier begangen wurde. Das Geburtstagskind saß bei Tisch an der Seite Seiner Majestät; der Kaiser brachte das Wohlsein desselben aus, und dann erhob sich unser poeta laureatus Georg von Hülsen und verlas das zu Ehren des Gefeierten verfaßte Gedicht. Dieses hatte mit anderen Erzeugnissen echter Poesie das gemein, daß es ein Gelegenheitsgedicht war, dessen Inhalt nur auf die eine Person paßte. Mit ausgleichender Gerechtigkeit wog der Dichter in seinen Versen alles ab, was irgend an Schwächen und an Tugenden sich bisher gezeigt hatte; aber so viel von letzteren besaßen alle, daß man am Schluß des Gedichtes die Wagschale der Tugend jedesmal graziös niedersinken sah.

Heute nun hatte Herr von Hülsen selber seinen Geburtstag. Da er sich nicht selbst andichten durfte, so trat ein anderer Dichter hervor, Graf Philipp zu Eulenburg, welcher die ernsten Gefilde seiner Skaldengesänge verließ und Hülsen's Pegasus für kurze Zeit bestieg: dann setzte sich aber der Eigen-

thümer wieder darauf, weil es noch galt, das Wiegenfeſt eines Mannes zu feiern, dem wir alle etwas abzubitten hatten. Das war der Erſte Offizier der »Hohenzollern«, Capitänlieutenant Breuſing, welcher den inneren Dienſt an Bord überwacht und dem das Schiff, im concreten Sinne des Wortes, unterſtellt iſt. Mit Ausnahme des Freiherrn von Senden waren ſämmtliche Herren des Kaiſerlichen Gefolges Männer des Landes, nicht aber der See.

Wir fühlten alle in unſerer herzgewinnenden Beſcheidenheit, wie ſehr wir in unſeren Civilkleidern und unſerer unſeemänniſchen Redeweiſe ein Kaiſerliches Kriegsſchiff entſtellten, und nannten uns ſelbſt »die Badegäſte der Hohenzollern«. Es war weniger die Unkenntniß mit allen Gebräuchen an Bord eines Kriegsſchiffes, was das Verbrecheriſche an den Badegäſten ausmachte, als der ſchlechte Sinn, der in ihnen lebte; die Gleichgültigkeit, aus dieſer Unkenntniß herauszukommen; die gegenſeitige Belehrung, in frivolem oder moquantem Tone, wenn einer den anderen auf einen Verſtoß ertappt hatte.

Wir Badegäſte mußten den Offizieren und Mannſchaften der »Hohenzollern« denſelben Eindruck machen, wie ein Haufe berittener Civiliſten, die ſich beim Exerciren eines Kavallerie-Regiments zwiſchen den Schwadronen und vor der Front umhertreiben, und, wenn ſie bei den verſchiedenen Bewegungen auch noch rechtzeitig Platz machen, doch durch ihre bloße Anweſenheit Aergerniß erregen. Um ſo mehr iſt die Selbſtbeherrſchung des Commandanten zu bewundern, der uns mit ſtets gleichbleibender Liebenswürdigkeit entgegenkam; in der ſanften ruhigen Art, die ihn nie verließ, lag das »Herr, vergib ihnen, denn ſie wiſſen nicht, was ſie thun!«

Aber dem Erſten Offizier ſtanden wir doch am meiſten im Wege. Deshalb war ſein Geburtstag eine gute Gelegenheit, unſere

Reue und Zerknirſchung in Form warmer Glückwünſche zum Ausdruck zu bringen.

Ganz zügellos indeſſen waren wir nicht; denn zwei Dinge wurden ernſt genommen und ſtreng befolgt. Einmal die Flaggenparade, d. h. das Salutiren der Kriegsflagge beim Heißen und Einholen, Morgens und Abends, und dann das Freimachen der Steuerbordſeite des Decks, wenn der Kaiſer erſchien, um Sich daſelbſt zu ergehen. Auf Kriegsſchiffen iſt es Sitte, daß die Steuerbordſeite für den Commandanten frei bleibt.

Vielleicht intereſſiren den Leſer, im Anſchluß an das Geſagte, einige weitere Mittheilungen über unſer Daſein an Bord.

Die Kaiſerlichen Wohnräume liegen, wie bereits erwähnt wurde, auf der Hinterdeckſeite der »Hohenzollern«. Da Raum für beide Majeſtäten vorhanden iſt, ſo benutzte der Kaiſer nicht einmal ſämmtliche Gemächer.

Der größere Theil des Gefolges iſt eine Etage tiefer untergebracht, unter dem Waſſerſpiegel; wären die Kammern nicht ſo elegant eingerichtet, ſo könnte man ſich in ein ſchwimmendes Bergwerk verſetzt glauben. Während ich auf meiner erſten norwegiſchen Reiſe ſechs Wochen lang überhaupt kein anderes künſtliches Licht geſehen hatte, als höchſtens das eines entzündeten Streichholzes, konnte ich mir auf der zweiten, auch beim hellſten Mittagsſonnenſchein, beliebig tiefe Nacht verſchaffen, aber auch gleichzeitig beliebig verſcheuchen. Denn in einer jeden der ſubmarinen Kammern befand ſich eine Ediſon'ſche Glühlampe, und ein Druck genügte, ein helles, angenehmes Licht hervorzurufen. Ein ſchmales, ſchornſteinähnliches Rohr führte

von der Decke der Kammer nach oben und endete an einer Luke über dem Waſſerſpiegel. Zweimal kam es vor, daß die Sonne in der Richtung der Röhrenaxe ſtand und daß ihr Licht der Tiefe einen flüchtigen Beſuch abſtattete. Anfänglich verſpricht man ſich nicht viel Erheiterung von dem dunklen ſubmarinen Raum, beſonders bei dem Gedanken, daß man ihn für vier Wochen bewohnen ſoll; allmählich gewöhnt man ſich daran, ſchließlich findet man ihn traulich. Eine ſehr kräftig einwirkende Ventilation vermag ſo viel friſche Luft niederzuführen, daß die Lunge frei athmet und der Kopf nicht eingenommen iſt bei dem Erwachen aus langem Nachtſchlaf; und ſo bewirken Ventilation und elektriſche Beleuchtung im Verein mit der comfortablen Einrichtung der Kammern, daß man ſich der guten Unterkunft erfreuen kann.

Wenn die Ventilation abgeſtellt iſt, was zuweilen geboten war, wenn der Lärm der treibenden Maſchine gar zu ſtörend wirkte, ſo wird die Luft bald ſchlecht, und dann iſt der Aufenthalt in dieſer Tiefe nicht Jedermanns Sache. Faſt jeder Herr des Gefolges bewohnte die für zwei Menſchen eingerichtete Kammer allein: eine Wohlthat, welche nicht hoch genug angeſchlagen werden kann. Denn vier Wochen verbringen zu müſſen, ohne über eine einzige Stelle mit dem Rechte des Alleinſeins verfügen zu dürfen, wird für den denkenden Menſchen ſchließlich eine Pein.

Die ſubmarinen Gelaſſe öffneten ſich zu einem Theil auf einen Corridor, zum anderen Theile — da, wo der Schiffsrumpf ſich erweiterte — auf einen Salon, in dem ſich eine überaus rege Thätigkeit entfaltete. Hier müſſen innerhalb eines Monats ganze Bücher über Norwegen in Briefform geſchrieben worden ſein, ſo fleißig wurde dort gearbeitet.

Je zwei oder drei Herren hatten einen Matrosen als Ordonnanz; die Bezeichnung dafür war »Läufer«; es waren flinke Burschе, diese Läufer, von denen man sich gelegentlich Belehrung im Seemannslatein holen konnte. Sobald dann ein »Badegast« ein neues Wort gelernt hatte, brachte er es gesprächsweise mit kühler Renommage an. Am geläufigsten war den Meisten schließlich die Frage, ob der »Polarpunsch klar sei?« Ein Jeder wußte, daß dieser Frage die optischen Eigenschaften des Punsches fern lagen, daß es sich vielmehr darum handelte, festzustellen, ob das fragliche Getränk bereitet sei oder nicht?

Obwohl die hellen Nächte zum Wachen verführten, so waren wir doch des Morgens ziemlich früh zur Stelle. Wenn der Kaiser nicht durch wichtige Arbeiten beansprucht war, so erschien Seine Majestät um 8 Uhr zum Frühstück, das gemeinsam eingenommen wurde. Die beiden Hauptmahlzeiten fanden um 1 Uhr und um 6 Uhr statt; aber auch in den Zwischenzeiten, um 10 Uhr und um 4 Uhr, brachten die Läufer allerhand angenehme eß- und trinkbare Kleinigkeiten.

Der Kaiser ließ Sich bei Tisch nur von den Läufern bedienen — es waren deren sechs —, welche unter den Matrosen der »Hohenzollern« ausgesucht waren und denen das Serviren erst kurz vor der Reise beigebracht war. Die übrige Bedienung Seiner Majestät beschränkte sich auf nur zwei Personen, einen Kammerdiener und einen Leibjäger. Das ist auch geeignet, die Einfachheit zu beleuchten, an welcher der Kaiser in Seinem Incognito so viel Freude fand. Der Kaiser hat während der ganzen Reise nicht eine Minute seiner Zeit dem Ceremoniell zum Opfer gebracht, und wer weiß, ob nicht dieser Umstand zu der Erholung beitrug, welche der Monarch in den norwegischen Gewässern suchte und fand.

Einem Jeden war so viel persönliche Freiheit gelassen, wie es unter den besonderen Verhältnissen nur irgend denkbar war. Die einzige Directive, welche unter dem milden Regiment des Herrn Hausmarschalls gegeben wurde, war, daß wir bei dem Diner im schwarzen Ueberrock erschienen.

Außer dem Commandanten der Kaiserlichen Yacht, wurden zu jeder Mahlzeit ein bis zwei Offiziere des Stabes geladen oder der Stabsarzt Dr. Schneider. Auch der Commandant und einzelne Offiziere des »Greif« wurden nicht selten mittels Semaphors zur Kaiserlichen Tafel befohlen. Dann stoppten beide Schiffe, von denen der »Greif« stets das Kielwasser der »Hohenzollern« hielt, und ein Boot brachte die Geladenen an Bord des Kaiserschiffes. Bei Tisch herrschte fast stets die lebhafte Unterhaltung einer fröhlichen Tafelrunde. Wir nahmen nicht immer dieselben Plätze ein, und Herr von Lyncker überließ das Wählen der Plätze nicht selten unserer eigenen Wahl.

Es wäre undankbar, bei dieser Gelegenheit die Verdienste des Kaiserlichen Schiffskoches unerwähnt zu lassen; denn sicher blieben die Leistungen des erfindungsreichen Mannes nicht ohne Rückwirkung auf die fröhliche Grundstimmung. Auch standen immer frische Blumen auf der Tafel, und nichts erfreut auf der See mehr, als ein solcher Anblick.

Außer dem prachtvoll ventilirten Speisesaal über dem Wasserspiegel und dem Schreibsalon unter dem Wasserspiegel dienten die Salons der Deckkajüte der beliebigen Unterhaltung. Das wichtigste Inventarstück der dort aufgestellten Bibliothek blieb das Conversationslexikon, das als Richter bei den nie ausbleibenden Streitpunkten der Seereise angerufen wurde. Außerdem hatte das Bücherspind eine ganze Reihe von Werken über Norwegen und die Polarregionen aufzuweisen.

In den oberen Salons durfte geraucht werden, und dort wurde auch der Kaffee nach Tisch eingenommen.

Nach eingenommenem Kaffee begab Sich der Kaiser regelmäßig auf Deck, um dort entweder auf- und niederzugehen, oder von einem der Pavillons aus das Meer und die Landschaft zu beobachten. Handelte es sich um Discussion bestimmter Fragen, so ließ Seine Majestät diejenige Person herbeirufen, welche die einschlägige Kenntniß besaß. Oft trat der Kaiser hinzu, wenn ich photographirte; es ist dann wohl vorgekommen, daß Seine Majestät Eigenhändig mich unterstützte, wenn Wind oder Wogengang oder besonders schnelles Arbeiten eine helfende Hand nöthig machten. Häufig auch sah man den Kaiser auf der Commandobrücke oder im Kartenhause, allein oder im Gespräch abwechselnd mit dem Commandanten, oder dem Navigationsoffizier, oder dem Ersten Offizier.

Die Navigation interessirte den hohen Herrn eben so sehr, wie der innere Schiffsdienst. Sogar ein Teller mit dem Essen der Mannschaft mußte dem Kaiser täglich vor 12 Uhr Mittags zum Probiren gebracht werden, wobei es denn zuweilen vorkam, daß der Kaiser mit dem Appetit der kraftstrotzenden Gesundheit den Inhalt des ganzen Tellers verzehrte.

Des Abends fanden zuweilen »Soireen« statt, deren Inhalt zwischen Ernst und Heiterkeit wechselte.

Unser Reisegefährte Graf Philipp Eulenburg vertrat das ernste Genre; die Diplomatie hatte ihn den Künsten nicht entfremden können, und eine wunderbare Vielseitigkeit von Gaben befähigte ihn, Balladen nordischen Inhalts zu dichten, in Musik zu setzen, vorzutragen und selbst zu begleiten. Er hatte allen Anspruch auf den Namen eines Skalden.

Der Vertreter des vorwiegend heiteren Genres war Georg von Hülsen. Auch ihn hatte sein Beruf — er betreibt das Kriegs-

handwerk — den Künſten nicht entfremden können, und was Vielſeitigkeit betrifft, ſo durfte er ſich deren nicht einmal neben dem Grafen Eulenburg ſchämen. Daß er ſinnige Geburtstags-gedichte zu ſchaffen verſtand, das wurde ſchon erwähnt; aber

Der Kaiſer probirt das Eſſen der Mannſchaften.

auch ein epiſches Gedicht verdankten wir ihm; die einzelnen Strophen ſchließen zwar mit dem anſpruchsloſen Refrain »Bum bum«, enthalten aber alle weſentlichen Punkte der Reiſe. Auch er hat ſein Gedicht in Muſik geſetzt, vorgetragen und ſelbſt begleitet.

Indeſſen verfügte Georg von Hülſen noch über andere Mittel, um unſer lautes Lachen und Bravorufen zu entfeſſeln; denn dieſer feine Beobachter der Dinge und Menſchen war auch Schwarzkünſtler; er hatte ſeinen öffentlich auftretenden Collegen nicht bloß die äußeren Manieren, ſondern auch ihre ſchwierigeren

Kunſtſtücke abgelauſcht. Nichts komiſcher, als wenn er Abends vor Seiner Majeſtät dem Kaiſer im Salon erſchien, im Frack und großcarrirten hellen Beinkleidern, den ſchwarzen Zauberſtab in der rechten Hand haltend und das weißgekleidete Medium »Onkel Hermann« an der linken führend. Auch Herrn von Kiderlen's diplomatiſche Fertigkeiten wurden bei ſolchen Gelegenheiten beanſprucht; denn manche der faſt unſichtbaren Fäden, an welchen das Gelingen zuweilen hing, liefen hinter den Couliſſen in ſeiner Hand zuſammen.

Künſtler-Soirée.

Am erſten Abend der eigentlichen, in Trondhjem begonnenen Nordlandreiſe kam uns ein norwegiſcher Dampfer entgegen und

unterbrach seine Fahrt; die Passagiere drängten sich auf Deck, und ein vielstimmiges »Hurrah« schallte dem Kaiser aus deutschen, englischen und norwegischen Kehlen entgegen.

Damit traten wir in einen der Sunde ein, welche die Inselgruppe von Vigten durchsetzen, und fuhren nordwärts an Leckö vorüber. Man hat diese Felsinsel mit einer Riesenjungfrau verglichen. Die Sage hat sie mit zwei anderen Inseln der Küste in Beziehung gesetzt, mit der Insel Torgen und ihrem hutförmigen Felsen Torghattan, und mit Hestmandsö, wörtlich Pferdemanns- d. h. Reiterinsel. Der Abstand von Leckö nach Torghattan beträgt fast 25 Seemeilen, der von Torghattan zur Hestmands-Insel gar 70 Seemeilen. Ein Reiter verfolgte nächtlicherweile eine Jungfrau, ihr Bruder eilte zur Hülfe, sein Hut wurde von dem Liebhaber durchbohrt; als der Bruder nur noch 25, der Reitersmann nur noch 95 Seemeilen von dem nach Süden fliehenden Mädchen entfernt war, erhob sich die Sonne über den Bergen des Festlandes und bei ihrem ersten Strahl wandelten sich die Riesenleiber dieser drei Menschenkinder in Stein. Nach den Dimensionen des 250 m hohen Hutes zu schließen, muß der Bruder den Liebhaber seiner Schwester bedeutend an Größe übertroffen haben, denn letzterer mit sammt seinem Pferde mißt nur 530 m.

Es war Nacht, als die »Hohenzollern« den Torghattan passirte, richtiger gesagt, Schlafenszeit, und der Zufall wollte, daß es auf der Rückkehr ebenso war. Es haben also nicht Alle, welche zu der Nordlandreise des Kaisers berufen waren, den Felsen erblickt, der in der That eine sehr eigenthümliche Erscheinung ist. Man sieht nämlich, ein wenig tiefer als die halbe Höhe des Torghattan, eine runde Oeffnung in dem Felsen, welche ganz durch letzteren hindurchgeht und den west-

lichen Himmel zu ſehen ermöglicht. Im Kalkgebirge der Alpen begegnet man ſolchen natürlichen Felsdurchbohrungen zuweilen, im kryſtalliniſchen Schiefergeſtein ſeltener. Eine Durchbohrung wie die des Torghattan muß aber bereits zu den Naturwundern gezählt werden; denn bei näherer Betrachtung verwandelt ſich die Oeffnung in einen Tunnel von bedeutenden Dimenſionen. Nach A. Vibe's Meſſungen hat derſelbe eine Richtung von Oſtnordoſt nach Weſtſüdweſt; die Geradlinigkeit ſeiner Erſtreckung und ſein Gewölbe geſtatten, daß man vom Meeresſpiegel aus frei durch ihn hindurchſehen kann. Der Boden des Tunnels liegt 124 m über dem Meere; die Höhe der Wölbung iſt ca. 40 m am Oſtthor, 72 m am Weſtthor, 30 m in der Mitte. Die Länge des Tunnels iſt 300 m, die Breite wechſelt zwiſchen 30 und 50 m. Thatſache iſt, daß ſich im Innern des Gewölbes nur wenige Steintrümmer finden, wohl aber auf dem öſtlichen Gehänge in der Nähe der Mündung. Sollte ſich die Erſcheinung durch Verwitterungs-Einſtürze erklären laſſen, ſo müßte man, um den Mangel an Trümmern auf dem Boden zu erklären, zu der Vorſtellung greifen, daß die Trümmer zu Staub zerfallen und durch Wind weggeführt ſeien; oder zu der andern, daß hier bedeutende Veränderungen im Stande des Meeres ſtattgefunden haben. Aus der Ferne, von Norden her betrachtet, erſcheint der Torghattan wie eine hohe Glocke inmitten niedriger Berge, und erinnert dadurch an das Matterhorn, welches auch hoch über ſeiner unmittelbaren Umgebung aufragt.

Der Morgen des 16. Juli, an welchem Tage die »Hohenzollern« den Polarkreis paſſiren ſollte, war von unbeſchreiblicher Schönheit. Die Sonne ſtrahlte hell vom wolkenloſen Himmel auf Meer und Berge, es wehten milde Lüfte, ſtärkend und erheiternd; das Waſſer war ſo ruhig, ſo freundlich in der

Farbe, daß einem Jeden wohl ums Herz wurde. In schneller Fahrt, 12 Seemeilen in der Stunde, theilte das Kaiserliche Schiff die nordische See, welche nichts ahnen ließ von den Stürmen und Schneewettern des Winters. Der Rückblick nach Süden zeigte die 1000 m hohe Gebirgsgruppe der Insel Alsten, die Syve Söstre, d. h. die sieben Schwestern; es sind sechs Felsgipfel, von denen einer in eine Doppelspitze ausläuft. Wir hatten die Mündung des Vessenfjord bereits im Süden und fuhren quer durch das Mündungsgebiet des Ranenfjord.

Beide besitzen reich bewaldete Ufer und ein Hinterland, welches gleichfalls durch ausgedehnte Holzbestände, ferner durch große Wasserspiegel und hohe Schneegipfel ausgezeichnet ist. Die schönste Gruppe sind die Oextinder, die Ochsenzinnen, welche ganz den Eindruck schöner Alpengipfel machen. Die Höhe derselben wird zwar nur auf 1700 m angegeben, aber ich habe sie von Norden her noch aus einer Entfernung von 80 km deutlich erkannt. Das Plateau, auf welchem sie ruhen, muß also verhältnißmäßig niedrig sein, sonst könnten diese Berge nicht individuell so stark wirken.

Vom Ranenfjord aus zieht sich ein Thal, das Dunderlandsdal, ins Land, welches den Eindruck eines thüringischen Waldthales macht und dessen Wirkung doppelt erfreulich ist, wenn man zuvor zwei Tage lang über das hohe, wüste Fjeld gewandert ist.

In lebhaftem Schwunge steht der Bootbau. Das Material dazu ist zur Genüge vorhanden, und große Schneidemühlen deuten schon äußerlich auf den Reichthum an Holz. Oft hört man das bekannte Gehämmer der Schiffszimmerer. Die Boote sind fast alle nach demselben Modell der alten Vikingerschiffe gebaut; ihre Verschiedenheit liegt wesentlich in ihrer Größe.

Nördlich von Trondhjem sieht man kaum andere Boote als die Nordland- oder Ranenboote. Welch ein Bedarf dafür vorhanden ist, das zeigt ein Blick auf den Umfang der Lófoten-Fischerei, deren noch Erwähnung geschehen soll. Wer je in Venedig war, der wird die Nordlandboote mit den Gondeln der Lagunenstadt vergleichen.

Charakteristisch für das Küstenmeer des eigentlichen Nordlandes ist die auffallend große Zahl der kleineren Schären und Holme, welche als Trabanten die größeren Inseln begleiten. Manche derselben sind die Brutplätze der Eidergänse, norwegisch Ederfugl. Die Thiere dürfen nie geschossen werden; sie nisten auf kleinen Felsinseln, wo nichts wächst als Flechten und Wachholder und pflegen fünf bis sechs Eier zu legen; die Nester füttern sie mit ihren Brustfedern aus, und diese werden dann gesammelt. Den Inbegriff einer Zahl benachbarter Holme pflegt man ein Vaer zu nennen; er ist Privatbesitz und nur der Eigenthümer darf die Federn sammeln. Eine andere Erwerbsquelle bieten die verschiedenen Mövenarten, welche zu Millionen in norwegischen Küstenmeeren vorkommen, und deren Eier einen Handelsartikel bilden.

Die mehrfach gebrauchte Bezeichnung Nordland (man spricht Norrland aus) hat eine doppelte Bedeutung. In der Combination Nordland-Reise bedeutet es das Land von Trondhjem bis über das Nordcap hinaus an die russische Grenze. Im engeren Sinne bezeichnet es den Amtsbezirk, welcher sich vom 65. Breitegrad zwischen dem Meer und der schwedischen Grenze bis an das Nordende des Vestfjords hinzieht. Die einzelnen Vogteien, aus denen Nordlandsamt besteht, heißen Süd- und Nordhelgeland und Salten; dazu tritt die Inselvogtei der Lófoten oder wie es vollständig auf norwegisch heißt: Lofotens,

Vesteraalens og Andenes Fogderi. Das norwegische Nordland ist ein verhältnißmäßig schmaler Küstenstreif; die inneren Fjordenden liegen am Ranenfjord 37 km, am Skjerstadfjord 30 km, am Tysfjord 12 km und am Ofotenfjord gar nur 8 km von der schwedischen Grenze entfernt, während die Durchschnittsbreite des Landes auf 80 bis 100 km angenommen werden darf.

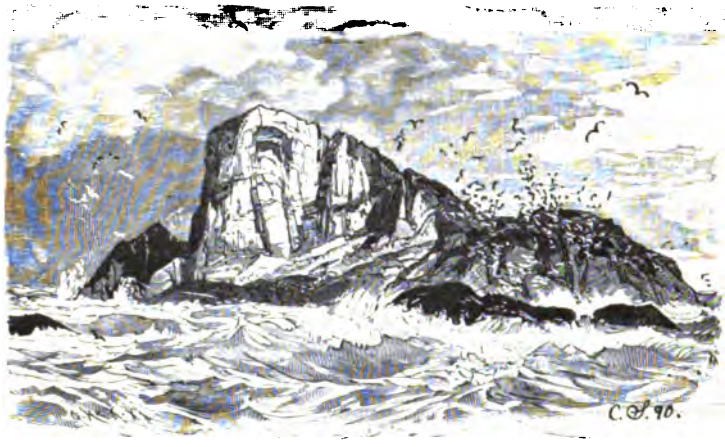
Mit der Annäherung an den Polarkreis beginnt eine Region von Felsinseln, deren pittoreske Formen und klippenartige Gebilde die Aufmerksamkeit des Reisenden bei gutem wie bei schlechtem Wetter fesseln. Dazu gehört die schon genannte Hestmandsö und, seewärts von dieser, die Gruppe der Threnstavene, welche sich als ungeheure Steingerippe über dem Seespiegel erheben.

Der Blick ins Weite verliert sich zwischen vielen kleinen Inseln, welche den Horizont scheinbar besetzt halten.

Um 10 Uhr 30 Minuten traten wir in die Polarregion ein. Es war ein Augenblick von unvergleichlicher Schönheit, als die »Hohenzollern« inmitten der Schären, und überragt von den Schneegefilden des Svartisen-Gebirges mit vollem Dampf den Polarkreis kreuzte. Das Thermometer zeigte 18,1° C. Wärme, d. h. diejenige Temperatur, bei welcher die Seeluft gleichzeitig belebend und milde erscheint. Unwillkürlich fiel mir ein, unter wie trostlosen Witterungsverhältnissen ich ein Jahr zuvor, bei Wind, Wolken und nebelverhüllter Küste dieselbe Stelle passirt hatte; und wenn ich damit verglich, wie nun heute der Kaiser dieselbe Natur in ihrer erhabenen Größe und Reinheit bewundern konnte, so wuchs dadurch meine eigene Freude.

Die Fahrt ging parallel dem hohen Schneegewölbe des Svartisen, etwa in 40 km Entfernung davon. Eine Anzahl Fjorde ziehen sich bis an seinen Fuß; einen derselben, den Holand-

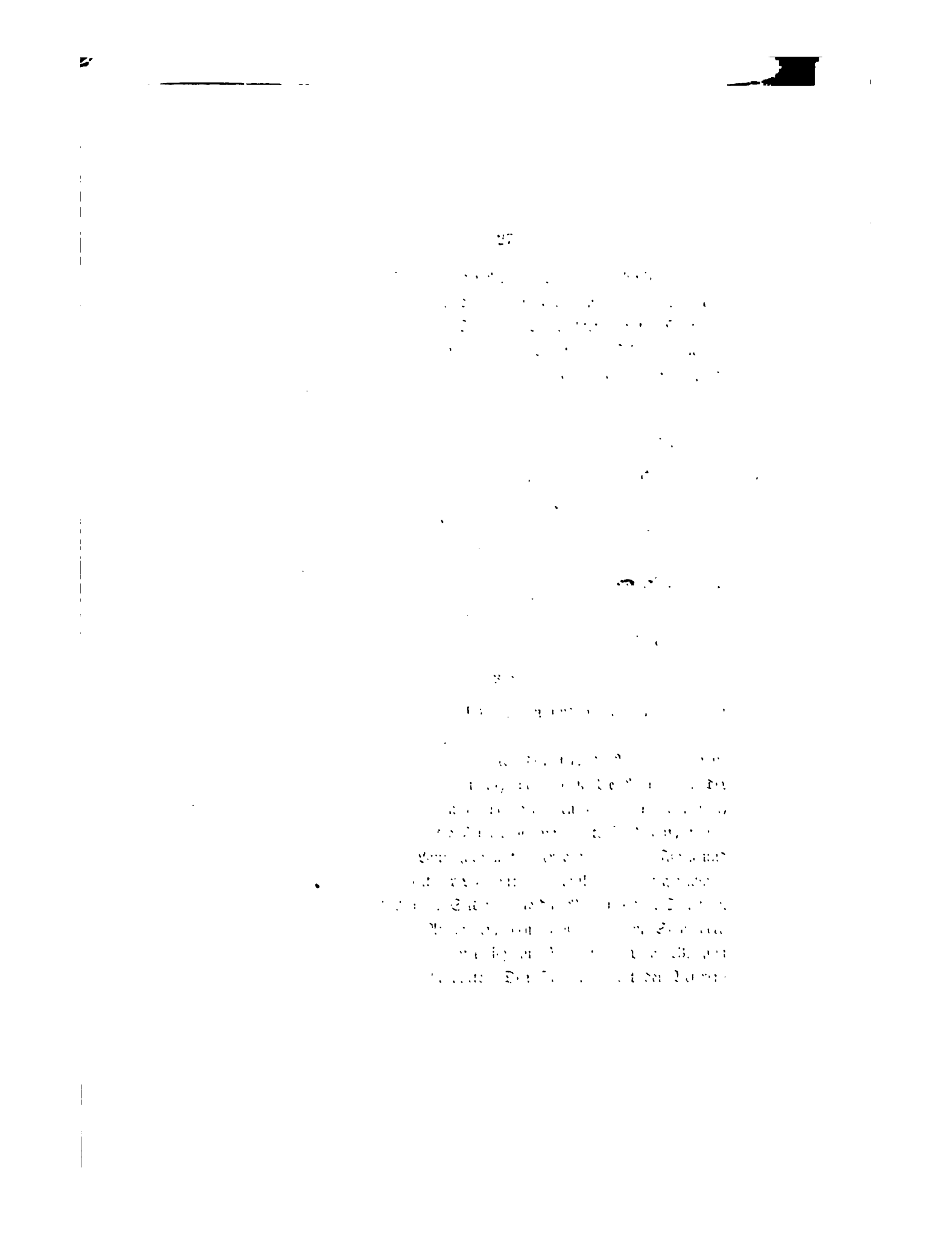
fjord, beſuchten wir auf der Rückfahrt. Die combinirten Profile von Inſeln und Feſtland brachten zuweilen den Eindruck von Alpenkämmen hervor; Schneegefilde leuchteten auf. Hart zur Linken blieb die Rothinſel, Rödö, von ſchöner Felsform, welche der Kaiſer mit einer Sphinx verglich; auch mit dem König der



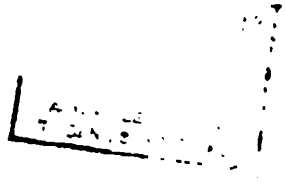
Rödö.

Thiere hat man die Inſel verglichen und ſie den norwegiſchen Löwen genannt.

Sobald Cap Kunnen unter dem 67.° N. Br. paſſirt war, wo das Meer ſchärenfrei iſt, ohne daß die Bewegung der »Hohenzollern« auch nur im geringſten beeinträchtigt wurde, leuchteten allmählich die Felsketten am Saltenfjord auf, ferner die herrliche Inſel Landegode mit ihrer Capri-artigen Form und das ſteinige Rückgrat der Lófoten: eine bläuliche, ſcharf gezeichnete Kette. Der Blick gegen Süden zeigte das Nordende von Svartiſen und ſeinen letzten Ausläufer, den 1300 m hohen Schneeberg des Höitind, deſſen Gipfel ich zu Mitternacht vom 13. zum 14. Juli 1888 erreicht hatte. Den Zugang bildet der Beieren-



Bodö



fjord; die ihm vorgelagerte Insel Sandhorn blieb zu unserer Rechten, dann wurde die Mündung des Saltenfjord durchschnitten und um 4 Uhr Nachmittags der Anker in dem Hafen von Bodö geworfen.

Bodö ist die Hauptstadt des Nordlandes, Sitz des Amtmanns, hat jetzt mehrere Tausend Einwohner, besitzt einige gut ausgestattete Läden, ein Hôtel und einen deutschen Consular-Agenten.

Es liegt inmitten einer großartigen Umgebung von Hochgebirgen und Meer. Der Eindruck, daß man Plateauabstürze sieht, tritt zurück. Von hier erblickt man den 90 km entfernten, 1600 bis 1800 m hohen Sulitjelma auf der schwedisch-norwegischen Grenze; von hier unternimmt man die Ausflüge in den Salten- und Beierenfjord, rüstet sich aus für Besteigungen des Sulitjelma, des Höitind und anderer Schneegipfel. Man trifft unterrichtete, feingebildete Einwohner, von denen der Amtmann Herr Aubert, ein norwegischer Forstmeister und ein norwegischer Bergmeister mir früher wesentliche Dienste geleistet haben.

Bodö ist werth, daß man es zum Hauptquartier während eines ganzen Sommers macht. Nicht der Naturforscher allein wird seine Anschauungen bereichern, auch der Naturfreund wird hier Erholung finden.

Nur die Einsicht in die Unmöglichkeit versöhnte mich damit, daß Ausflüge von Bodö nicht in das Programm der Kaiserlichen Reise aufgenommen werden konnten. Wir standen unter dem Zeichen des Nordcaps; je günstiger das Wetter gewesen war, um so schneller konnte es umschlagen. Die Parole hieß also »Vorwärts«, und so leid es mir that, daß die Bewohner Bodö's dem Deutschen Kaiser auf ihrem Grund und Boden

nicht die Ehren dieſer heiteren, nordiſchen Stadt erweiſen durften, ſo mußte ich doch innerlich zufrieden ſein, daß die »Hohenzollern« innerhalb einer Stunde die Anker warf und lichtete.

Aber dieſe Stunde war ſo lebensfriſch und bunt, daß der Kaiſer Sich ihrer von Herzen freute. Von allen Häuſern und längs des Hafenrandes wehten Flaggen, und auf der Waſſerfläche tummelten ſich ſämmtliche Boote, welche flott gemacht werden konnten. Und das will etwas ſagen in einer Stadt, wo das Boot gewiſſermaßen zum Inventar eines jeden Haushalts gehört.

Die ganze Landſchaft war in dem hellen Licht der unverſchleierten Polarſonne gebadet, und dieſem Umſtand verdankte ich, innerhalb des kurzen Zeitraumes von zehn Minuten, die drei beſten Momentbilder, welche während der Kaiſerfahrt mit meiner Camera aufgenommen werden konnten. Sie zeigen eine Gruppe von Nordlandbooten, deren Inſaſſen, Damen und Herren, aus nächſter Nähe nach dem Kaiſer ausblicken; dahinter dehnt ſich der Waſſerſpiegel aus, und vereinzelt, wie Holme des Küſtenmeeres, ruhen Boote auf ihm. Hinter größeren verankerten Fahrzeugen des Fiſcherhandwerks und der Cabotage ſieht man die Pfahlbauten der Waarenſpeicher auf der Grenze von Waſſer und Feſtland. Die große Kirche mit dem hohen Holzthurm überragt die Häuſergruppen, welche ſich um ſie drängen, und den Hintergrund ſchließt die ſchöne Gebirgskette auf dem ſüdlichen Ufer des Saltenfjord. Leichtes Sommergewölk lagert darüber und verräth durch die ſchwarzen Umriſſe ſeiner Cumuli, wie ſchön der Tag ſei.

Ein anderes Bild iſt nach der entgegengeſetzten Richtung genommen, dorthin, wo die Fahrt der Kaiſerlichen Yacht ihren

Fortgang nehmen wird. Die maleriſchen Formen der Inſel Landegode, deren höchſter Punkt 700 m unvermittelt aus dem Meere aufſteigt, heben ſich hier mit ſüdlicher Grazie gegen den nordiſchen Himmel ab; der kleine Dampfer »Ferdig«, beſetzt mit Schauluſtigen, bildet den Vordergrund, und eine Anzahl felſiger Riffe, für die Schiffahrt gefährlich, für das Auge maleriſch, geben Ruhepunkte auf der ſanft gekräuſelten Waſſerfläche.

An Bord der »Hohenzollern« ſelbſt iſt reges Leben. Dem Kaiſer iſt nicht die Muße gegönnt, deren ſich der unbeachtete Reiſende erfreut. Der Conſular-Agent, Herr Jenthofft, iſt erſchienen. Telegraphenbeamte treffen ein, jede Depeſche wird zum Schuldſchein, welcher durch eine Antwort eingelöſt werden muß. Die Vertreter der verſchiedenen Reſſorts ſind in angeſpannter Thätigkeit; in ihren improviſirten Büreaus ſchreiben die Secretäre.

Nur den Kaiſer erhebt das bewunderungswürdige innere Gleichgewicht, das von der Geſchichte einmal als eine Seiner charakteriſtiſchen Regententugenden bezeichnet werden wird, über die allgemeine Erregtheit. Er erledigt, was Ihm geſchäftlich unterbreitet wird, ſchnell, ruhig und ohne Sich ablenken zu laſſen, und leidet nicht unter den Nachwirkungen, welche nach der Erledigung wichtiger Angelegenheiten den Naturgenuß herabdrücken.

Gegen 5 Uhr, am Nachmittag des 16. Juli, drehte die »Hohenzollern« langſam und ſetzte ihren Kurs nordwärts fort. Der »Greif«, welcher nicht bis in den inneren Hafen gefolgt war, ſetzte ſich wieder in das Kielwaſſer der »Hohenzollern«. Noch hatten wir 14° C. Wärme; der heitere Charakter ſchien der Witterung erhalten bleiben zu ſollen; alle Berge waren klar, und am meiſten feſſelte in Oſt und Oſtſüdoſt der lange weiße Rücken des Blaamand (Blaumann) und die drei Spitzen

der Sulitjelma-Gruppe. In scheinbar halber Höhe derselben konnte eine große Vergletscherung wahrgenommen werden. Lange noch blieb die zackige Kette des Saltenfjord sichtbar, die sogenannten Börsvatn-Tinder, rechts davon der Höitind.

Eine Linie, 40 Seemeilen lang, welche in nordwestlicher Richtung von der Insel Landegode zu der Südspitze der Lófoten läuft, bezeichnet den Eintritt in den Vestfjord. Er ist nicht eigentlich ein Fjord, insofern, als aus seinem inneren Winkel ein Wasserweg weiter nach Norden führt.

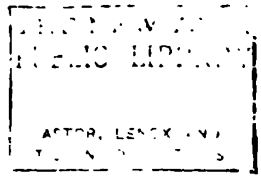
Das nahe Festland machte durch seine ausgeprägten Formen, die vielen schneeerfüllten Schluchten und schneebedeckten Flächenstücke einen überaus großartigen Eindruck. Mit der allmählichen Verengung des Vestfjord trat die gegenüberliegende Inselkette von Lófoten und Vesteraalen in ihren Einzelheiten besser hervor. Aber der Archipel ist leichter auf der Karte, als durch direktes Anschauen zu entwirren. Die trennenden Sunde sind so schmal, daß die getrennten Gebirgsstücke sich zusammenschließen, und daß das Auge den Eindruck eines schöngeformten scharfgratigen Gebirgskammes empfängt. Ihn mit einem ins Meer getauchten Alpenkamm zu vergleichen, von dem nur die oberen Theile aus dem Wasser aufragen, ist nicht sehr zutreffend, weil eigentliche Gletscher, trotz des vorhandenen Schnees, nicht vorkommen.

Viel eher ruft das Festland alpine Erinnerungen wach. Mit seinen pittoresken Formen verbindet hier das Gebirge eine größere Massigkeit. Sein Abfall gegen die See ist sehr gegliedert; Fjorde mit großartigem Hintergrunde bringen ein, vorgelagerte Inseln bilden unter einander oder mit dem Festland Sunde, und in dem südlichen Theil des Vestfjord herrscht ein überraschender Reichthum an Felsschären. Oft ist das Vorland

Verlag von Georg Bartel in Berlin

Heliogr. d. Reichsdruckerei

Landegode bei Bodö


ASTOR, LENOX AND

grün, und auf der Insel Stegen, 68° N. Br., hat der Geistliche mit Erfolg Acclimatisationsversuche mit Pflanzen der gemäßigten Zone gemacht.

Gegen 7 Uhr Nachmittags verlor das Wetter von seiner Schönheit; an der Lófotenwand verdichtete sich die Feuchtigkeit zu weißen Wolken; die Hänge erschienen wie in Watte gepackt; nur die Spitzen ragten auf. Um Mitternacht war allein noch das Zenith des Himmels frei; aber die Sonne färbte einige Wolken röthlich.

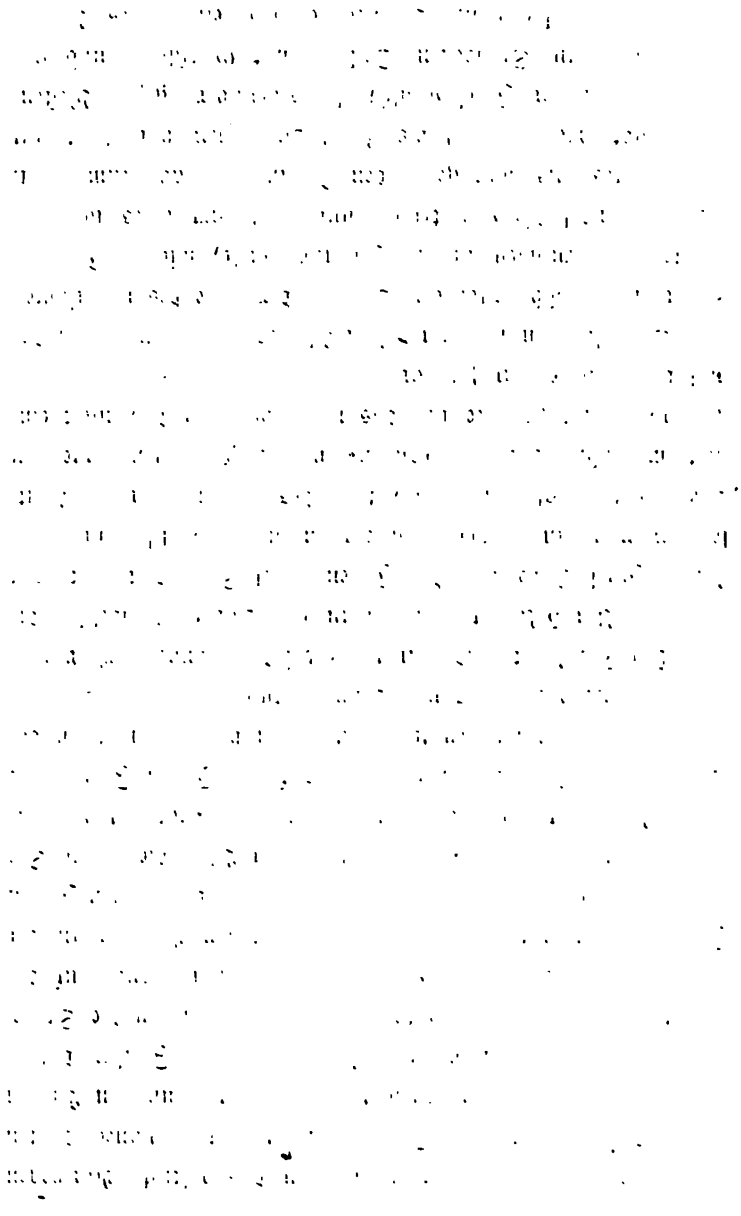
In der ersten Morgenstunde des 17. Juli verließ die »Hohenzollern« den großartigen Vestfjord und dampfte durch den engen Sund des Tjaelbefjord zwischen der Hindö und dem Festlande; die Straße ist etwa 24 Seemeilen lang, bietet nicht viel und führt in den Vaagsfjord und das Gebiet der zu Tromsö gehörigen Fjorde.

Wenn ich die vier verschiedenen Aufzeichnungen über die in den Jahren 1888 und 1889 hin und her durchmessene Strecke zwischen Hindö und Tromsö vergleiche, so finde ich sie sämmtlich unbefriedigend. Das ist immer ein Zeichen, daß die Landschaften einander sehr ähnlich waren, oder daß sie der Beschreibung wenige Anhaltspunkte boten. Die Strecke ist etwa 80 Seemeilen lang und verläuft in einer Reihe von Wasserbecken, welche als östliche Begrenzung das Festland haben, als westliche die großen Inseln Hindö, Senjen und Kvalö. Diese Inselreihe setzt sich auch nordwärts von Tromsö fort bis Hammerfest, und so bleibt der Charakter der Fahrt ziemlich unverändert. Je mehr Bergketten, Häusergruppen, grüne Wiesen, kleine Birkenbestände, Holme mit Eidergänsen, Felsen mit Möven und kleinere Inseln der Schärenflur an dem Auge vorüberzogen, um so schwieriger gestaltete sich das Festhalten aller dieser Details.

merkwürdigſten Fjords vorbei, welchen das arktiſche Norwegen beſitzt, des Lyngenfjord. Die wilden, ſchroffen, ſchneebedeckten Berge des Dauphiné ſchienen ſich plötzlich vor unſeren Blicken aus der Polarſee zu heben. Bald war der Zauber dahin, und flache Küſten, vielfach Grün zeigend, traten an die Stelle. Ein zweiſtöckiges, weißes Haus leuchtete linker Hand auf der Inſel Loppen auf; dies ſchien erſt recht ein Wunder in der ſcheinbar ganz unbewohnten Inſelflur. Einige der grünen Inſeln bildeten ein »Meerauge« und gaben dem Blick die offene See frei. Auch auf der gebirgigen Feſtlandküſte zeigten ſich grüne Schleier von Vegetation, während auf den Höhen Zebraſchnee lag. Gelegentlich wurden ſteile Schluchten bemerkt, noch in der Nähe des Meeresſpiegels mit Schnee erfüllt.

Der 70. Breitegrad war ſchon bei dem Lyngenfjord paſſirt worden. Um 5 Uhr traten wir in den Sörösund, welcher die Außen-Inſel Sörö von der Innen-Inſel Seiland trennt; auf letzterer war ein weißer Schneekamm ſichtbar, 1100 m hoch. Die See blieb glatt wie Oel; trotz des Regens war die Weitſicht möglich. Die »Meeraugen« waren geſchloſſen; wie ein großer, gewaltiger See lag das nordiſche Meer da; nicht einmal viel Schnee war ſichtbar.

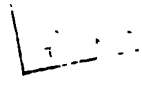
So gelangten wir um 8 Uhr Abends nach Hammerfeſt, der Stadt, welche ſich unter den Städten der Erde des nördlichſten Breitegrades rühmen kann. In ihr ſpielt, wie in Tromſö, der Fiſchhandel die Hauptrolle, und es bedarf eines längeren Aufenthaltes, bis man gegen den Thrangeruch abgeſtumpft iſt. Die Stadt, welche 2000 bis 3000 Einwohner hat, liegt auf dem Weſtufer der Inſel Kvalö; ihr gegenüber, gegen Weſten, liegt Sörö, in Südweſten Seiland mit Gletſchern und Erhebungen von 1000 m. Dadurch entſteht ein weites Becken,



Verlag von Georg Pastel in Berlin

Heliogr. d. Reichsdruckerei

Hammerfest



aus welchem die Berghänge der nördlichen Sörö in einer Entfernung von 8 bis 10 Seemeilen zum Schneeplateau aufsteigen. Aus der Mitte dieses polaren Riesenteiches steigt die kleine Felsinsel Haajen auf, welche sich ihrer einfachen Profillinie wegen der Erinnerung dauernd einprägt. Der Grund liegt vielleicht in der ausgesprochenen Schichtung des Gesteins, das mit etwa 30° Steigung gegen Norden fällt und dessen einzelne Schichtlagen durch Schneestreifen markirt sind.

Während im Jahr zuvor, freilich am 28. und 29. Juni, hier ein Wetter herrschte, wie es uns ein unwirscher März zu bringen pflegt, Schneereste noch bis zum Meeresufer reichten und die Vegetation sich erst zu entwickeln begann, machte jetzt — trotz der trüben Witterung — die Landschaft durchaus keinen arktischen Eindruck. Besonders fiel mir das Zurücktreten der Schneebedeckung, das Aufleuchten der grünbekleideten Hänge auf, hinter deren einem der »nördlichste Wald der Erde« liegt.

Der Hang heißt Sadlen, man könnte ihn den nordischen Hymettos nennen. Hier kriecht die Zwergbirke auf dem Boden und läßt sich leicht mit den Wurzeln ausreißen; man sieht gelbe Stiefmütterchen; beerentragende, mit Nadeln belaubte Kräuter und die rosa blühende, polsterbildende Silene erinnern an mitteleuropäisches Hochgebirge. Der Birkenhain liegt verhältnißmäßig hoch, etwa 180 m über dem Meere; bei dem unwirschen Wetter, dem kalten Winde, den noch vorhandenen Schneeflecken auf dem Boden machte derselbe einen trostlosen, man möchte sagen hülfsbedürftigen Eindruck. Die Bäume überschritten nicht 15 Fuß Höhe, die Knospen fingen gerade an, sich zu entfalten; eigentliche Belaubung war also im Juni nicht mehr zu erwarten. Unter der Last der widerstrebenden Verhältnisse erschienen die Stämme nie gerade, zuweilen mehr-

fach gekrümmt, röthlichweiß, auch kupferfarbig oder kirschbraun. Wer weiß, wie freundliche Eindrücke man vier Wochen später, an einem Tage mit Sonnenschein und 10° Wärme, mit sich fortgenommen hätte?

Nördlich von Hammerfest, auf einer Fahrstraße zu erreichen, ist Fuglnaes (Vogelspitze) gelegen, ein klassischer Punkt für die Geschichte der Gradmessung. Hammerfest liegt etwa auf dem Meridian von Athen. Fuglnaes bildet den nördlichen Endpunkt eines Meridianstückes, das südlich bis zur Donau reicht und in der Zeit von 1816 bis 1852 durch Skandinavier und Russen vermessen wurde. Der Punkt ist bezeichnet durch einen unpolirten Granitsockel, aus dem sich eine niedrige, polirte Granitsäule erhebt; sie schließt mit einem Bronze-Capitell ab und trägt eine Erdkugel. In der Nähe stehen Fischerhütten; über die Bucht hinweg sieht man auf Hammerfest. In der Nähe weideten eine kümmerliche Kuh, Schafe und Ziegen. Auch eines der fünf Pferde und einer der sechs Hunde, welche Hammerfest besitzt, wurden angetroffen. Hühner gibt es auch; sie sollen aber sehr unzuverlässig im Eierlegen sein; das besorgen die Möven besser.

In den Gärten gedeihen blühende Primeln und die hochaufschießende Angelica; hinter den Fenstern mancher Häuser sieht man Blumen und kleinere Sträucher, wie Geranien, Epheu, Myrten, Hortensien und Fuchsien. Ein geräumiges Schulhaus mit modernen Schulbänken sorgt für das geistige Wohl der Jugend, die sich am liebsten auf der Straße tummelt. Man sollte erwarten, daß die monatelange Nacht der Heiterkeit Abbruch thäte; im Gegentheil: es gibt keine Stadt, wo die Kinder vergnügteres Aussehen hätten, als in Hammerfest.

Eine Kirche mit hölzernem Glockenthurm erhebt sich über die Gebäude der Stadt. Doch nun ist das alles dahin: eine

Feuersbrunst hat Hammerfest im Juli 1890 bis auf den Grund zerstört; die Glocken der Kirche ertönten zum letzten Male, kurz bevor der in Flammen stehende Glockenthurm zusammenstürzte: sie fingen von selbst an zu läuten im Luftstrom der Gluth und der lodernden Flammen.

Das Eintreffen des Deutschen Kaisers in Hammerfest wurde vom Hafen aus mit Salutschüssen begrüßt. Ein Boot der »Hohenzollern« fuhr an Land, unser Aufenthalt dauerte nur 55 Minuten; bald nach 9 Uhr Abends stach die Kaiserliche Yacht wieder in See, die letzten 60 Seemeilen ihrer nordwärts gerichteten Fahrt zurückzulegen.

Das Nordcap ist ziemlich genau nordöstlich von Hammerfest gelegen; aber die gerade Verbindungslinie beider Punkte durchschneidet die Festlandshalbinsel, vor deren Nordende Magerö mit dem Nordcap liegt. Die Fahrtlinie macht Krümmungen; sie zieht sich zwischen Inseln durch, welche zwar weniger gedrängt stehen als im Süden von Hammerfest, aber doch streckenweise Schutz gewähren. Wir bedurften dieses Schutzes nicht, denn die See war vollkommen ruhig, und in

der sicheren Erwartung, das Nordcap in der Frühe des 18. Juli zu betreten, zog Sich der Kaiserliche Herr um 10 Uhr Abends zurück, um wenige Stunden der Ruhe zu pflegen.

Bereits um Mitternacht wurden die Bewegungen der »Hohenzollern« bemerkbar; halb wachend fühlte ich, daß der Seegang stetig höher wurde; als ich mich dann um 1 Uhr Morgens bei Tageshelle erhob, stampfte das Kaiserschiff nicht unbedeutend, und die Bewegungen wurden um so heftiger, je mehr der Kurs aus Nordost in Ost überging. Dies war geschehen, sobald wir die Breite von 71° 10′, d. h. die Breite des Nordcaps, erreicht hatten und uns vor den Steilabfällen der Magerö befanden. Es herrschte ein Kampf zwischen den regenbringenden Westwinden und dem reinigenden Ostwind, welcher Sieger blieb und in dem nicht länger geschützten Polarmeer eine so starke Dünung zur Folge hatte, daß der fröhliche Tanz der Yacht den Kenner der Landungsverhältnisse sehr traurig stimmen mußte. Denn in unmittelbarer Nähe des Nordcaps findet sich kein schützender Hafen, nur eine Bucht, auf deren Geröllstrand das Meer brandet.

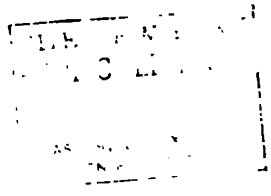
Der Kaiser erschien gegen 1½ Uhr Morgens auf Deck und sah den Felsabsturz der Magerö gegen die Polarsee in 1 bis 2 Seemeilen zu Seiner Rechten; die Durchschnittserhebung des Inselplateaus ist hier 200 bis 300 m. Es fielen nur noch wenige Tropfen Regen. Auf dem Lande war Schnee kaum bemerkbar, ein grüner Schimmer von Vegetation erfreute das Auge; die Temperatur war 7,5° C., die des Wassers 6,6° C.

Die »Hohenzollern« dampfte wacker ostwärts, gefolgt vom »Greif«; für sie war der Seegang nur ein heiteres Spiel, nicht so für uns, die wir landen wollten. Ich hatte die Hoffnung schon aufgegeben, ehe mir Herr von Senden den Verzicht mit-

Verlag von Gebr. Hastel in Berlin

Heliogr. d. Reichsdruckerei

Vor dem Nordcap, 18. Juli 1889



theilte. Bei einer ſolchen See iſt bereits das Einſchiffen in die Landungsboote eine mißliche Sache; wie oft habe ich das an der weſtafrikaniſchen Küſte erfahren müſſen! Und was es heißt, mit einem Boot ein ſteiniges Ufer in der Brandung erreichen, das weiß ein Jeder, der es durchgemacht hat. Zudem ſteigerte ſich die Heftigkeit des Windes. Wenn wirklich die Landung geglückt wäre, wer konnte wiſſen, welches Unheil bei der Einſchiffung mehrere Stunden ſpäter uns drohte?! Wir hätten Alle in gleichem Maße eine Schuld auf uns geladen, wenn wir Seiner Majeſtät die Landung überhaupt als möglich hingeſtellt hätten. Dieſelbe unterblieb, und um halb drei Uhr Morgens, am 18. Juli, wendete die »Hohenzollern« jenſeit des Nordcaps im weiten, ſchönen Bogen durch Nord nach Weſt zur Heimreiſe.

Jener Morgen wird mir unvergeßlich ſein durch das feierlich Ernſte der erhaltenen Eindrücke. Der Himmel war grau, der Horizont im Norden und Oſten zeigte einen lichten gelben Streifen; hinter den darüber gelagerten Wolken verbarg ſich die Sonne. Im Süden lag das Nordcap da, nicht als eine ſchwarze, ſondern als trachytgraue Wand, 300 m aus dem Meere aufſteigend. Dem Profil ſeines Plateaus ſtand ein ſichtbarer »Steinmann« auf. Spuren von Vegetation waren erkennbar; auf der Hochfläche, welche durch eine Thalſenke und einen Felskamin von Süden her erreicht wird, findet man bekanntlich eine überraſchende Zahl blühender Kräuter auf dem ſchneeloſen Boden. Ins Unbegrenzte verlor ſich der Blick gegen die Polarſee, deren Wogen und Lichterſpiel die Aufmerkſamkeit des Kaiſers gefeſſelt hielt. Aus wie einfachen Elementen dieſe Landſchaft ſich zuſammenſetzte, ſo ergreifend wirkte ſie. Nichts anderes war zu ſehen, als eine lang hingezogene Felswand mit nahezu horizontaler Profillinie, nur einzelne Felsnaſen zeigend,

in Folge perſpectiviſcher Wirkungen; ein weites Meer, fremdartig durch ſeine Inſelloſigkeit; und ein Himmel, an dem zur Mitternacht die Sonne ſtand.

Lange betrachtete der Kaiſer das Schauſpiel; plötzlich brach Er das Schweigen und ſagte: »Heut iſt der Tag der Kriegserklärung.« So löſte die Gegenwart eines großen Naturſchauſpiels die Erinnerung aus an einen großen geſchichtlichen Moment.

Die »Hohenzollern« tanzte auf den Wellen; hinter ihr kam der »Greif« auf. Auch hier empfand ich dieſelbe Täuſchung, die ſich mir bei früheren Seefahrten, im Beſonderen im ſüdlichen pacifiſchen Ocean aufgedrängt hatte: daß Schiffe bei hochgehender See ſehr viel winziger erſcheinen als bei ruhiger Fahrt. Vielleicht, daß das ſichtbare Walten der entfeſſelten Naturkräfte, der Wind und Wogengang, ſo lange ſie währen, des Menſchen Begriffe für Groß und Klein verrücken.

In heiterer Stimmung verweilte der Kaiſer länger als zwei Stunden auf Deck. Der hohe Herr hatte gehofft, die Höhe des Nordcaps zu betreten, aber eine aufgeregte See vereitelte dieſe Hoffnung. Es genügte dem Kaiſer die Thatſache, daß Seine Wünſche durch höhere, vom menſchlichen Willen unabhängige Mächte gekreuzt wurden. Er nahm dieſelbe hin als etwas Gegebenes; kein Wort des Unmuths kam über Seine Lippen. Energiſches Streben nach dem Menſchenmöglichen, heiteres Aufgeben des menſchlich Unerreichbaren, das ſind Eigenſchaften, welche das Glück des Einzelnen ausmachen können; finden ſie ſich bei einem Regenten, ſo werden ſie zum Glück eines ganzen Landes beitragen.

Elftes Kapitel.

Der 18. Juli sollte sich zu dem inhaltreichsten Tage der ganzen Reise gestalten: am Morgen das Nordcap, am Nachmittag die Gletscher des Lyngenfjords, wenige Stunden später ein Spaziergang über die blumenbedeckte Höhe von Karlsö und zu Mitternacht der Anblick einer unverschleierten Sonne.

Erst in der fünften Morgenstunde, als schon die kleinen Stappene-Inseln vor der Küste Magerö's hinter uns lagen, begab Sich Seine Majestät zur Ruhe. Wir folgten dem Beispiel. Wetter und See änderten sich schnell. Noch einmal traten wir in eine schmale Zone von Regen ein, dann heiterte der Himmel auf, während die See niederging, sobald Magerö und das Festland Schutz vor der östlichen Dünung boten. In

Hammerfest wurde das für Ihre Majestät die Kaiserin bestimmte Telegramm aufgegeben, welches das Erreichen des Nordcaps meldete und die glückliche Rückkehr von dort.

Für die norwegischen Küstengestade, am Eismeer wie am atlantischen Ocean, sind das Schiff und der Telegraph die Lebensadern des Verkehrs. Nicht allein das Nordcap, sondern auch der fernste Punkt Finnmarkens, Vardö, sind telegraphisch mit Bergen, Kristiania und dadurch mit dem übrigen Europa verbunden. Die Telegraphenleitung verläuft in den nördlichen Provinzen, in Tromsöstift und Finnmarken, entweder über das polare Fjeld, oder sie folgt den Ufern der inneren Fjorde, oder durchschneidet dieselben als Kabel. Oft macht sie große Umwege, aber überall gelangt sie an ihr Ziel. Wie man längs der Straßen unwirthlicher Gebirge zuweilen Schutzhütten antrifft, so findet man in Finnmarken und der übrigen Polarregion Norwegens die sogenannten Telegrafstue oder Telegrafgamme: kleine Häuschen, welche den Arbeitern beim Bau gedient haben und ihnen für die Unterhaltungsarbeiten Schutz gewähren. Auch dem Reisenden bieten sie ein willkommenes Obdach. Es macht einen höchst seltsamen Eindruck, wenn man bei einer Wanderung über unabsehbares Hochgefilde den Zug der Telegraphenleitung schneidet und bei der Annäherung die langen Pfähle aus dem Boden aufragen sieht, zwischen Schnee, Renthiermoos, kriechenden Birken und Steintrümmern. Wie ein Gruß der fernen Civilisation erscheint dann die Hütte, die »stue«; sie birgt das nothwendigste Kochgeräth und Bretterlager mit Renthierfellen.

Am Nordcap findet sich keine Station, wohl aber auf der Insel Magerö, zu welcher dasselbe gehört. Es gibt daselbst eine Telegrafgamme (gamme ist das lappische Wort für Hütte), von

welcher eine Leitung nordweſtlich zu der Inſel Gjesvaer läuft; eine zweite oſtſüdöſtlich nach Honningsvaag auf Magerö; und eine dritte ſüdwärts nach Kiſtrand an dem großen Porſanger-fjord. Kiſtrand iſt einerſeit mit Hammerfeſt verbunden, anderer-ſeit mit Alten und Tromſö. Von Alten geht die Leitung oſt-wärts durch die ganze Breite Finnmarkens bis Vadſö, Vardö und Berlevaag.

Vergleicht man die kürzeſten Entfernungen gewiſſer Punkte mit der Länge der Leitung zwiſchen ihnen, ſo ſieht man, zu welchen Umwegen die Natur des Landes zuweilen gezwungen hat:

In runden Zahlen iſt

	Augenentfernung: Kilometer	Länge der Telegraphenleitung: Kilometer
Tromſö-Alten	170	330
Alten-Kiſtrand	90	150
Kiſtrand-Hammerfeſt	60	70
Kiſtrand-Gjesvaer (Nordcap)	70	100
Tromſö-Hammerfeſt	210	550
Hammerfeſt-Gjesvaer	80	170
Tromſö-Gjesvaer (Nordcap)	300	580

Von Gjesvaer zum Nordcap ſind etwa 11 Seemeilen Fahrt.

Die Zahlen ſind aus Kartenabmeſſungen gewonnen und auf volle Zehner abgerundet; ſie zeigen, daß der Telegraphendraht, welcher Tromſö mit Alten und mit Gjesvaer verbindet, faſt die doppelte Länge der Augenabſtände hat, für Tromſö-Hammerfeſt nahezu die dreifache. Die Länge des finnländiſchen Telegraphen von Alten nach Vadſö, Vardö und Berlevaag beträgt nahezu 500 km.

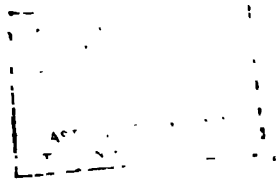
Während die »Hohenzollern« durch den geschützten Sörösund südwestlich dampfte, erschien der Kaiser wieder auf Deck.

Unter dem Zauber einer hellen Sonne, eines blauen Himmels und einer Temperatur von 12,5° C. fuhren wir durch ein Stück ruhiger offener See auf die Insel Loppen zu, welche ungeschützt daliegt und der Gewalt der Winterstürme preisgegeben ist. Die Festlandsküste nahm streckenweise einen alpinen Charakter an, der sich am reinsten und großartigsten in den Bergen des Lyngenfjords verwirklicht, und während wir die schönen Profillinien und die Hänge bewunderten, welche durch Schneelager und Schneestreifen in Relief gesetzt wurden, und noch ehe wir den 70. Breitegrad wieder erreicht hatten, ließ der Kaiser von Bord der »Hohenzollern« aus den »Greif« alarmiren und dann im Feuer exerciren. Vom Heck der Kaiserlichen Yacht aus folgte Seine Majestät mit gespannter Aufmerksamkeit den eleganten und schnellen Evolutionen des schlanken Aviso.

Die um den 70. Breitegrad gelagerte Küstenlandschaft von Inseln und Halbinseln bleibt der Glanzpunkt der nordischen Reise. Wir durchfuhren den Kaagsund, zwischen den Inseln Arnö und Kaagö westwärts steuernd, und traten in das überraschend prächtige Becken ein, in welches der Lyngen- und der Ulfsfjord von Süden gegen Norden ausmünden. Die Gebirgskette, welche beide Fjorde trennt, ist eine Alpenkette vom reinsten Typus; nichts erinnert mehr an norwegische Plateauabstürze. Man erhält eine richtige Vorstellung von diesem Gebirge, wenn man sich eine unserer schönen Alpenketten, deren Gipfel zwischen 4000 bis 4800 m liegen, in dem Niveau von 3000 m abgeschnitten und aufs Meer gesetzt denkt. Gletscher reiht sich an Gletscher, Spitze an Spitze; trennende Seitengrate laufen

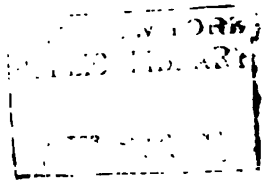
Verlag von Gebr. Paetel in Berlin. Lichtdruck d. Reichsdruckerei.

Norwegische Küste unter 70°N. Br.



Verlag von Otto Paetel in Berlin. Hchogr. d. Reichsdruckerei.

Lyngenfjord



oſtwärts gegen den Fjordſpiegel und betten ſich in dem gletſcherzeugenden Firn der Höhe.

Die »Hohenzollern« fuhr 20 Seemeilen weit in den doppelt ſo langen Fjord ein. Zu bemerken iſt, daß die Gletſcher nirgendwo bis zum Meeresſpiegel hinuntergehen, und daß die Bergſpitzen ſich 1200 bis 1700 m hoch über dem letzteren erheben. Einige Schneecouloirs reichen bis an das Waſſer. Das gegenüberliegende Ufer iſt auch gebirgig und hoch, hat aber minder pittoreske Formen, keine bemerkenswerthen Gletſcher, und iſt ein beſonders ſchönes Beiſpiel für den Typus des Zebraſchnees.

Bei Lyngeneidet, wo eine Straße über einen nur 4 km breiten niedrigen Damm an das tief eingezogene Oſtufer des Ulfsfjords führt, drehte die »Hohenzollern« und fuhr nordwärts, zurück in das von Inſeln und von der Lyngſtuen-Halbinſel umſetzte Becken, deſſengleichen ſich nicht wieder in Norwegen findet. Eine der kleineren Inſeln, am Weſtrande gelegen, iſt Karlsö, das gleich Lyngen eine Kirche, einen Pfarrer, einen Landhändler beſitzt. Hier warf die »Hohenzollern« Abends um $7\frac{1}{2}$ Uhr Anker bei abſolut wolkenloſem Himmel. Sogleich begab Sich der Kaiſer mit ſämmtlichen Herren des Gefolges an Land und beſtieg einen Hügel von 111 m Höhe, deſſen Abhänge ſich mit ſaftigen Wieſen bedeckt und mit kräftigem Buſchwerk beſtanden zeigten. Wie überraſchend dieſer Gegenſatz zu der See des Nordcaps und den Gletſchern des Lyngenfjords wirkte, iſt ſchwer in Worte zu faſſen. Der Umſtand allein, daß man den Fuß auf das weiche Polſter eines prächtig grünen Raſens ſetzen, mit der Hand einen Strauß bunter Blumen pflücken konnte, hatte etwas unendlich Wohlthuendes. Dazu die geſättigte Beleuchtung durch eine Sonne, welche ſchon tief ſtand und doch nicht unter dem Horizont verſchwinden ſollte.

Auf der Höhe — sie wird vom 70. Grade durchschnitten und heißt Hvidten — errichtete der Kaiser ein Zeichen aus Stein: einen Varden, wie es norwegisch, einen Steinmann, wie es in der alpinen Sprache heißt. Auf ein Blatt Papier schrieb Seine Majestät mit Bleistift: Wilhelm, Deutscher Kaiser und König von Preußen, und gebot sämmtlichen Herren des Gefolges, ihre Namen darunter zu setzen.

Der Landhändler zu Karlsö, Herr A. M. Helberg, hat es dann übernommen, daß der Varde in Ehren gehalten, das Document in eine Flasche gelegt, diese versiegelt und in den Varden niedergelegt werden sollte.

Die Sonne des späten Abends lag warm auf den meerumspülten Felsen der benachbarten Inseln und beleuchtete die weiterstreckte, 10 bis 30 Seemeilen entfernte Alpenkette des Lyngenfjords. Der Himmel war so klar, bis zum Horizont hin, daß der Kaiser an dem Tage, wo Er das Nordcap gesehen hatte, zum ersten Male die Sonne genau im Norden, d. h. die Mitternachtssonne, sehen sollte.

Für den 70. Breitegrad geht die Sonne 77 Tage lang nicht unter, und der 18. Juli fällt noch in diese Zeitperiode

des monatelangen Tages. Da aber der Nordpunkt des Horizontes von Karlsö durch die große, nahe gelegene Insel Vann verdeckt blieb, so begab Sich Seine Majestät um 10 Uhr Abends an Bord des Aviso »Greif«, welcher ohne Anstrengung 17 bis

Landungsbrücke auf Karlsö.

19 Seemeilen in der Stunde läuft. Der Aviso brachte uns deshalb schnell 10 Seemeilen nordnordostwärts in die Nähe der kleinen Insel Spennen. Die Nacht war klar und kühl. Von dem erreichten Punkte aus konnte der Blick ungehindert nordwärts über das Meer schweifen. Die Sonne passirte ihren tiefsten Punkt in voller Klarheit, was selbst an den klarsten Tagen eine Seltenheit ist; der bleiche, abnehmende Mond stand hoch zur Rechten des Tagesgestirns; die Insel Spennen zeichnete ein dunkles Profil in leuchtende Nebel.

Das Schauſpiel war glänzend, aber es fehlten ihm die purpurnen Farbentöne, das flüſſige Meeresgold, die roſigen Beleuchtungen der Schneehänge. Mit einem Wort: das Wetter war zu gut! Ein Jahr zuvor hatte ich die untere Culmination der Sonne aus 1300 m Höhe beobachtet und ein Farbenſpiel erlebt, das weder die Alpen noch die Tropen, weder Aegypten

Wohnhaus auf Karlsö.

noch die Andes gewährt hatten. Das ließ ſich nicht vergeſſen, und ſo wurde das Beſſere der Feind des Guten.

Der unmittelbare Anblick der Naturphänomene macht uns ſtets zu der Frage geneigt: wie kommen dieſelben zu Stande? Eine Beſchreibung weckt unſer Cauſalitätsbedürfniß weit weniger als die directe Wahrnehmung, und hierauf beruht theilweiſe das Anregende einer Reiſe. Aber nicht alle Dinge, welche wir zu erklären vermögen, laſſen ſich in kurzen Worten erklären. Meiſt wird mit Begriffen operirt, deren Herleitung ſelbſt wieder umſtändlich iſt.

Ob ſich das Phänomen der Mitternachtsſonne einem Leſer erklären läßt, welchem auch die Fundamente der Aſtronomie unbekannt ſind, das weiß ich nicht mit Beſtimmtheit. Der Verſuch ſoll hier gemacht werden unter Anwendung ganz elementarer Vorſtellungen, nämlich von Winkeln zwiſchen zwei Ebenen, von Winkeln zwiſchen einer Ebene und einer Geraden, von einer Kugelfläche und von Kreiſen, welche auf derſelben liegen. Der Einfachheit wegen, und weil der Ideengang dadurch unverändert bleibt, wird die Erde als eine Kugel betrachtet, ohne Rückſicht auf ihre Abplattung.

Immerhin könnte die Auseinanderſetzung das Schickſal ähnlicher populärer Darſtellungen theilen: wer dieſelben verſteht, der bedarf ihrer nicht, und wer ihrer bedarf, der verſteht ſie nicht.

Die eigene Heimath lehrt uns, daß die Sonne in den verſchiedenen Tagen des Jahres verſchieden lange über dem Horizont bleibt; wir ſprechen von »langen« und »kurzen« Tagen, worunter die Zeit von einem Sonnenaufgang bis zu dem nächſten Sonnenuntergang verſtanden wird. Das Jahr hat bei uns einen längſten und einen kürzeſten Tag; der eine beſitzt etwa die doppelte Länge des anderen, die Differenz beider beträgt rund 8 Stunden. Dieſe Differenz iſt für jeden Breitegrad eine andere; ſie nimmt ab, je näher der Ort dem Aequator liegt, und verſchwindet für alle Punkte des letzteren. Hier wird der längſte Tag gleich dem kürzeſten und gleich allen dazwiſchen liegenden Tagen. Geht man dagegen auf unſerer Erdhälfte nordwärts, ſo wird die Differenz größer und größer und erreicht auf dem Polarkreis den Betrag von 24 Stunden. Denn hier iſt der längſte Tag ſo geartet, daß die Sonne 24 Stunden über dem Horizont bleibt, und der kürzeſte ſo, daß die Sonne den Horizont nur berührt und dann 24 Stunden unter demſelben bleibt. Sonnen-

aufgang und Untergang fallen alſo zuſammen für den kürzeſten Tag; derſelbe ſchrumpft zu einem Augenblick zuſammen.

Geht man vom Polarkreis aus noch weiter polwärts, ſo kann man nicht mehr von einer Differenz zwiſchen längſtem und kürzeſtem Tage ſprechen. Es findet ſich, daß im Hochſommer der längſte Tag den Betrag von 24 Stunden um ſo mehr überſchreitet, je näher der Ort dem Pol liegt; auf dem Pol ſelbſt wächſt er zu der Dauer eines halben Jahres. Dagegen wird der Begriff eines kürzeſten Tages hinfällig; denn in der Zeit, wo die gemäßigte Zone und die Tropen ihren kürzeſten Tag haben, geht die Sonne in der Polarregion überhaupt nicht auf.

Dieſe Verhältniſſe, ſo complicirt ſie erſcheinen, löſen ſich in einfacher Weiſe und können der Anſchauung direct zugänglich gemacht werden. Man hat nur zwei Vorſtellungen feſtzuhalten: 1. die ſchraubenförmige Bahn der ſcheinbaren Sonnenbewegung während eines Jahres; 2. die Lage des Horizontes gegen dieſe Bahn für einen gegebenen Ort.

Man nehme einen Himmelsglobus und ſtelle ihn ſo, daß die Himmelsaxe ſenkrecht wird, der Südpol unten, der Nordpol oben liegt. Dann werden der Aequator, die Wende- und die Polarkreiſe in horizontalen Ebenen liegen. Theilt man irgend einen der Kreiſe, welche durch beide Pole gehen, d. h. irgend einen Himmelsmeridian in 360 gleiche Theile oder Grade, ſo ſtehen die Wendekreiſe $23^1/_3$ Grad, die Polarkreiſe $66^1/_2$ Grad vom Aequator ab.

Im Mittelpunkte des Himmelsglobus, auf welchem die Sonne ihre ſcheinbare Bewegung vollführt, befindet ſich die Erde. Man darf dieſelbe bei dieſer Auseinanderſetzung als einen Punkt betrachten, d. h. als eine Kugel, deren Radius ein ſo kleiner Bruchtheil der Sonnenentfernung iſt, daß man ihn der

Null gleichsetzt. Wenn zu einem Pfennig ein zweiter Pfennig gefügt wird, so verdoppelt sich die Summe; wenn aber zu einer Million Thaler ein Pfennig gefügt wird, so unterscheidet sich die Summe so wenig von der ursprünglichen Million, daß letztere bei den meisten Berechnungen für die Summe gesetzt werden darf. Aehnlich verhält es sich mit dem Erdradius und der Sonnenentfernung; letztere ist etwa das 24 000fache des ersteren.

Jedem Erdort kommt ein bestimmter Horizont zu, und da alle Erdorte in dem Mittelpunkt liegend gedacht werden, so gehen auch alle Horizontebenen durch den Mittelpunkt. Von diesem aus würde sich dem menschlichen Auge die jährliche Bewegung der Sonne als ein Schraubengang von 365 Windungen darstellen, welcher in die Zone zwischen den beiden Wendekreisen eingeschnitten ist. Am 21. December befindet sich die Sonne in dem unteren, d. h. südlichen Wendekreis; in den nächsten 24 Stunden beschreibt sie einen Kreis, indem sie sich gleichzeitig ein wenig über dem Wendekreis erhebt; der zurückgelegte Weg ist die erste Schraubenwindung von den 365 des Jahres. Man kann ihn sich entstanden denken, indem man einen horizontalen Ring an irgend einem Punkte durchschneidet und dann ein wenig auseinanderbiegt. Die Schraubenwindung wird im Sinne der Uhrzeigerbewegung zurückgelegt.

Nach 90 Tagen, d. h. nach 90 Schraubengängen ist die Sonne bis zum Aequator aufgestiegen, nach weiteren 92 bis zum nördlichen Wendekreis, woselbst sie am 21. Juni eintrifft. Von hier setzt sich die kreisende Bewegung in demselben Sinne fort, aber an die Stelle des Aufsteigens tritt ein Absteigen. Hätte die scheinbare Sonnenbahn die Form einer hohlen Rinne, so würde eine Kugel nun auf ihr abwärts rollen. Nach 94 Schraubenwindungen hat die Sonne am 23. September

aufgang und Untergang fallen alſo zuſammen für den kürzeſten Tag; derſelbe ſchrumpft zu einem Augenblick zuſammen.

Geht man vom Polarkreis aus noch weiter polwärts, ſo kann man nicht mehr von einer Differenz zwiſchen längſtem und kürzeſtem Tage ſprechen. Es findet ſich, daß im Hochſommer der längſte Tag den Betrag von 24 Stunden um ſo mehr überſchreitet, je näher der Ort dem Pol liegt; auf dem Pol ſelbſt wächſt er zu der Dauer eines halben Jahres. Dagegen wird der Begriff eines kürzeſten Tages hinfällig; denn in der Zeit, wo die gemäßigte Zone und die Tropen ihren kürzeſten Tag haben, geht die Sonne in der Polarregion überhaupt nicht auf.

Dieſe Verhältniſſe, ſo complicirt ſie erſcheinen, löſen ſich in einfacher Weiſe und können der Anſchauung direct zugänglich gemacht werden. Man hat nur zwei Vorſtellungen feſtzuhalten: 1. die ſchraubenförmige Bahn der ſcheinbaren Sonnenbewegung während eines Jahres; 2. die Lage des Horizontes gegen dieſe Bahn für einen gegebenen Ort.

Man nehme einen Himmelsglobus und ſtelle ihn ſo, daß die Himmelsaxe ſenkrecht wird, der Südpol unten, der Nordpol oben liegt. Dann werden der Aequator, die Wende- und die Polarkreiſe in horizontalen Ebenen liegen. Theilt man irgend einen der Kreiſe, welche durch beide Pole gehen, d. h. irgend einen Himmelsmeridian in 360 gleiche Theile oder Grade, ſo ſtehen die Wendekreiſe $23\frac{1}{2}$ Grad, die Polarkreiſe $66\frac{1}{2}$ Grad vom Aequator ab.

Im Mittelpunkte des Himmelsglobus, auf welchem die Sonne ihre ſcheinbare Bewegung vollführt, befindet ſich die Erde. Man darf dieſelbe bei dieſer Auseinanderſetzung als einen Punkt betrachten, d. h. als eine Kugel, deren Radius ein ſo kleiner Bruchtheil der Sonnenentfernung iſt, daß man ihn der

Null gleichsetzt. Wenn zu einem Pfennig ein zweiter Pfennig gefügt wird, so verdoppelt sich die Summe; wenn aber zu einer Million Thaler ein Pfennig gefügt wird, so unterscheidet sich die Summe so wenig von der ursprünglichen Million, daß letztere bei den meisten Berechnungen für die Summe gesetzt werden darf. Aehnlich verhält es sich mit dem Erdradius und der Sonnenentfernung; letztere ist etwa das 24 000 fache des ersteren.

Jedem Erdort kommt ein bestimmter Horizont zu, und da alle Erdorte in dem Mittelpunkt liegend gedacht werden, so gehen auch alle Horizontebenen durch den Mittelpunkt. Von diesem aus würde sich dem menschlichen Auge die jährliche Bewegung der Sonne als ein Schraubengang von 365 Windungen darstellen, welcher in die Zone zwischen den beiden Wendekreisen eingeschnitten ist. Am 21. December befindet sich die Sonne in dem unteren, d. h. südlichen Wendekreis; in den nächsten 24 Stunden beschreibt sie einen Kreis, indem sie sich gleichzeitig ein wenig über dem Wendekreis erhebt; der zurückgelegte Weg ist die erste Schraubenwindung von den 365 des Jahres. Man kann ihn sich entstanden denken, indem man einen horizontalen Ring an irgend einem Punkte durchschneidet und dann ein wenig auseinanderbiegt. Die Schraubenwindung wird im Sinne der Uhrzeigerbewegung zurückgelegt.

Nach 90 Tagen, d. h. nach 90 Schraubengängen ist die Sonne bis zum Aequator aufgestiegen, nach weiteren 92 bis zum nördlichen Wendekreis, woselbst sie am 21. Juni eintrifft. Von hier setzt sich die kreisende Bewegung in demselben Sinne fort, aber an die Stelle des Aufsteigens tritt ein Absteigen. Hätte die scheinbare Sonnenbahn die Form einer hohlen Rinne, so würde eine Kugel nun auf ihr abwärts rollen. Nach 94 Schraubenwindungen hat die Sonne am 23. September

den Aequator wieder erreicht; nach weiteren 89, am 21. December, den südlichen Wendekreis.

Der Einfachheit wegen ist unberücksichtigt geblieben, daß die Sonne nicht nach 365, sondern nach $365^1/_4$ Tagen ihre vorjährige alte Stellung wieder erreicht. Es mag auch hinzugefügt werden, daß die einzelnen Schraubenwindungen ungleich stark steigen und fallen, am stärksten um den Aequator herum, am schwächsten in der Nähe der Wendekreise.

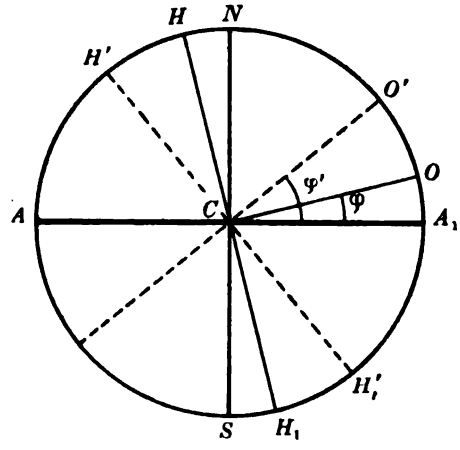
Ist diese Vorstellung einmal erfaßt, daß sich die Sonne in 182 aufsteigenden Schraubengängen vom südlichen zum nördlichen Wendekreis bewegt und in 183 absteigenden zu ihrer alten Stelle zurückkehrt, so darf man nur den Horizont irgend eines Ortes durch den Mittelpunkt des Globus legen und zusehen, welche Theile der Schraubenlinie über dem Horizont zu liegen kommen, und welche darunter. Tag herrscht im ersten Fall, Nacht im zweiten.

Jede Ebene, welche durch den Mittelpunkt der Himmelskugel geht, stellt den Horizont eines bestimmten Ortes vor, und eine jede dieser unendlich vielen Ebenen bildet mit dem Aequator einen bestimmten Winkel; letzterer ist für alle Orte desselben Parallelkreises derselbe, und er ist beispielsweise ein Rechter für alle Punkte des Aequators; er ist gleich Null für die beiden Pole. Bewegt man sich auf einem beliebigen Erdmeridian vom Aequator zum Nordpol und sucht man die Horizonte aller berührten Erdpunkte auf, so wird ihr Neigungswinkel gegen den Aequator kleiner und kleiner, und zwar genau in demselben Maße, als die geographische Breite wächst.

In der nachstehenden Zeichnung (Figur 1, S. 299) bedeutet der Kreis NA_1SAN einen Erdmeridian, N den Nord-, S den Südpol, O einen Ort auf diesem Meridian, C den Erdmittelpunkt.

C O ist der Radius des Ortes O, die Neigung des Radius gegen den Aequator ist die geographische Breite φ. Der Horizont von O steht senkrecht auf dem zugehörigen Radius, seine Richtung ist durch $H H_1$ gegeben, wo $H C O = 90°$ ist. Für einen andern Ort O' mit der geographischen Breite φ' würde $H' H_1'$ den zugehörigen Horizont vorstellen. Man sieht direct aus der Zeichnung: 1. daß die Neigung des Horizontes gegen den Aequator (Winkel H C A) sich mit der geographischen Breite zu

Figur 1.



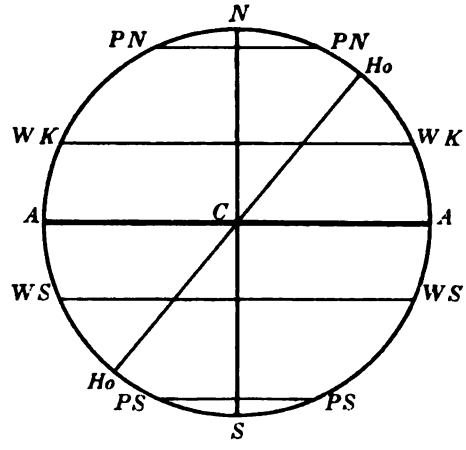
einem Rechten ergänzt; 2. daß der Winkelabstand der Pole von dem Horizont eines Ortes gleich der geographischen Breite ist. Ein Aequatorpunkt hat die Breite 0°, sein Horizont ist 90° gegen den Aequator geneigt; die Pole haben die Breite 90°, ihre Horizonte sind 0° gegen den Aequator geneigt. Berlin hat die Breite 52° 30', sein Horizont bildet mit dem Aequator einen Winkel von 37° 30', folglich mit der Axe der Pole einen Winkel von 52° 30'.

Mit Hülfe der entwickelten Begriffe läßt sich ohne Weiteres

aus einer Zeichnung erſchauen, weshalb es für die Polarregionen eine »Mitternachtsſonne« geben muß, und weshalb dies für die übrigen Zonen der Erde unmöglich iſt.

Der Kreis in Figur 2 bedeutet einen Axenſchnitt der Himmelskugel mit der Ebene des Papiers, die horizontale Linie A-A den Durchſchnitt des Aequators; $23^1/_2°$ entfernt von ihm liegen die beiden Wendekreiſe WK-WK und WS-WS, $66^1/_2°$ die beiden Polarkreiſe PN-PN und

Figur 2.



PS-PS. N iſt der Nordpol, S der Südpol, C der Mittelpunkt. Man denke ſich die zu dem Kreiſe gehörige Kugel, deren eine Hälfte über der Papierfläche zu liegen kommt, die andere darunter; ebenſo denke man ſich auf der Kugel die fünf Kreiſe ausgezogen, welche ſoeben erwähnt wurden; ihre Ebenen ſtehen ſenkrecht auf der Ebene der Zeichnung. Dann verläuft die ſcheinbare jährliche Sonnenbahn auf dem Zonenringe zwiſchen WS-WS und WK-WK und bildet daſelbſt 365 Schraubenwindungen. Der Durchſchnitt des Ringes mit der Ebene der

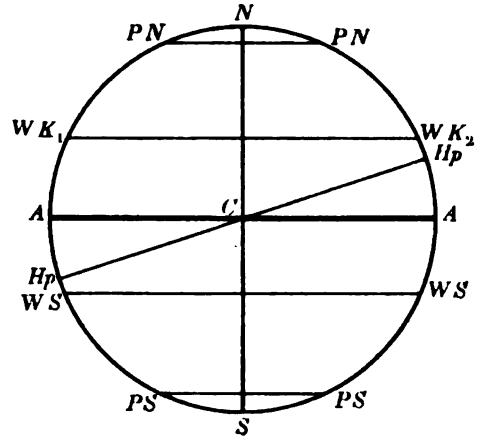
Zeichnung ist durch die beiden Bogenstücke zwischen den Wendekreisen dargestellt. In je 24 Stunden wird eine Windung von der Sonne durchlaufen.

Man ziehe nun den Horizont irgend eines Ortes, welcher außerhalb der Polarregion liegt. Die geographische Breite eines solchen Ortes ist kleiner als $66^1/_2°$; sie liegt zwischen 0 und $66^1/_2$; also schneidet der Horizont des Ortes den Himmelskreis in einem Polabstand, welcher zwischen 0 und $66^1/_2°$ liegt. Der Schnitt dieses Horizontes mit der Ebene der Zeichnung muß deshalb den gezeichneten Kreis (N A S A N) in Punkten Ho, Ho treffen, welche auf der Polseite der Wendekreise liegen. In Folge davon schneidet der zu Ho-Ho gehörige Kreis, d. h. der betrachtete Horizont, sämmtliche 365 Windungen der Sonnenbahn. Ein ähnlicher Schnitt, an einem Serviettenring ausgeführt, würde letzteren in zwei offene Stücke, und nicht in zwei neue Ringe zerfällen. Denkt man sich den Sonnenlauf ausgeführt, so tritt die Sonne also an jedem der 365 Tage des Jahres zweimal durch den Horizont, einmal aufsteigend, einmal absteigend, d. h. sie geht täglich auf und unter. Aber die Wegbogen über dem Horizont und unter dem Horizont innerhalb derselben 24 Stunden sind von ungleicher Länge, und diese Wegbogen bestimmen die Tages- und die Nachtlänge. Die beiden Größen sind um so verschiedener, je weiter die Sonne von dem Aequator entfernt ist.

Damit diese Verhältnisse direct erschaut werden, muß man sich die Himmelskugel mit der Sonne vorstellen, und den Horizontkreis, welcher zu Ho-Ho gehört. Zur Unterstützung der Vorstellung nehme man eine Billardkugel mit einer schwarzen und einer weißen Hälfte, und zeichne auf ihr einen beliebig gelegenen größten Kreis als Aequator; ferner parallel

mit letzterem die Wendekreiſe. Die Schraubenlinie der Sonne erſetze man (was genähert richtig iſt) durch Parallelkreiſe auf beiden Seiten des Aequators, dann wird jeder dieſer Kreiſe zu einem Theil der weißen Hälfte, zum andern Theil der ſchwarzen angehören; das ſchwarze Bogenſtück gibt die Länge der Nacht, das weiße die Länge des Tages. Je weiter der Kreis vom Aequator entfernt iſt, d. h. je näher ſich die Sonne den Wendekreiſen (21. Juni, 21. December) befindet, um ſo ungleicher

Figur 3.



werden beide Stücke ſein, um ſo länger wird der Tag, um ſo kürzer die Nacht, oder umgekehrt ſein.

Wird ſtatt eines Horizontes der Tropen oder der gemäßigten Zone ein Horizont von einem Ort der Polarregion eingezeichnet, d. h. von einem Ort, deſſen Breite größer als $66^1/_2°$ iſt, ſo muß ſein Durchſchnitt mit dem Kreis N A S A N zwiſchen die Wendekreiſe fallen, weil nur dann der Abſtand des Horizontes vom Pol größer als $66^1/_2°$ iſt. Auf der Zeichnung (Figur 3) iſt er durch die Linie Hp-Hp dargeſtellt. Hier ſieht

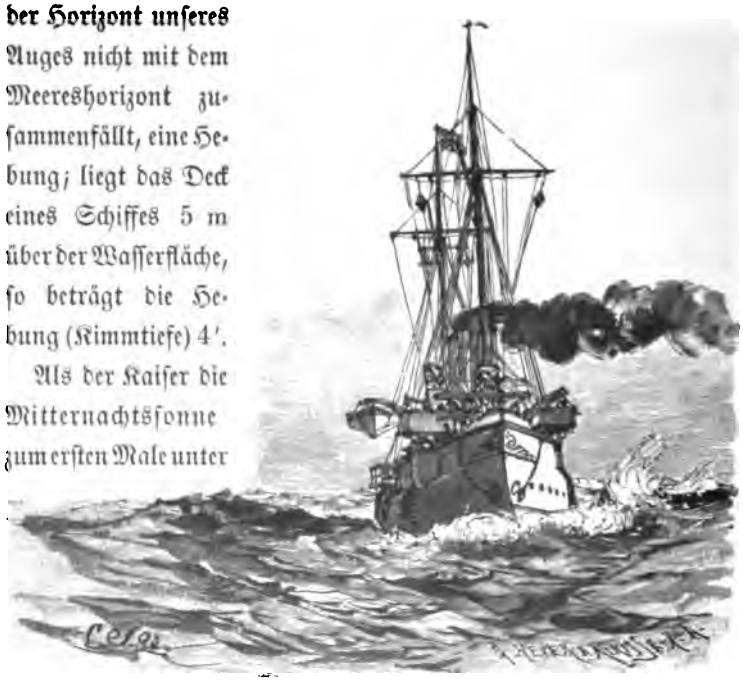
man nun, daß dieser Horizont nicht mehr sämmtliche Windungen der Sonnenbahn schneidet. Und zwar schneidet er eine um so kleinere Anzahl, je weniger er gegen den Aequator geneigt ist, d. h. je weiter er vom Pol absteht, je größer die geographische Breite des Ortes ist. Stets zerfällt die Zone der Sonnenbahn durch den Schnitt in zwei geschlossene neue Ringe, nicht in zwei offene Stücke.

Wenn nun eine Schraubenwindung den Horizont nicht schneidet, so verläuft dieselbe ganz auf einer und derselben Seite desselben; also entweder verbleibt die Sonne während 24 Stunden stets über dem Horizont oder stets unter demselben. Während so vieler Tage, als Schraubenwindungen von dem Horizont nicht geschnitten werden, während so vieler Tage geht die Sonne entweder nicht unter oder nicht auf. Im Sommer geht sie nicht unter, aber ihre Höhe wechselt während 24 Stunden. Das sieht man sofort aus der Zeichnung, wenn man sich die angedeuteten Kreise wirklich auf der Kugel gezogen denkt. Beispielsweise fällt am 21. Juni die Schraubenwindung des Sonnenlaufes fast genau mit dem nördlichen Wendekreis zusammen; die Zeichnung lehrt direct, daß seine einzelnen Punkte ganz verschieden hoch über dem Horizont Hp-Hp liegen, daß die Sonne in WK_1 am höchsten, in WK_2 am niedrigsten über dem Horizont steht. Diesen niedrigsten Stand, die sogenannte untere Culmination, welche 12 Stunden nach dem Mittagsstande eintrifft, nennt man die Mitternachtssonne.

Der Höhenwinkel h, unter welchem die Sonne bei ihrer unteren Culmination erscheint, ist leicht zu berechnen; derselbe hängt nur ab von dem Winkel δ, um welchen die Sonne vom Aequator absteht, der sogenannten Declination, und von der geographischen Breite φ. Die Summe dieser beiden Winkel $\delta + \varphi$

übertrifft einen rechten Winkel um den Betrag des Höhenwinkels h, ſo daß $\delta + \varphi - 90 = h$ iſt. Am 21. Juni, wo die Declination δ der Sonne $= 23° 30'$ iſt, würde für den 70. Breitegrad, d. h. für $\varphi = 70°$, $h = 70° + 23° 30' - 90° = 3° 30'$ ſein; für das Nordcap $= 4° 40'$. Dieſe Werthe ſind nur approximativ, weil die Declination der Sonne ſich fortwährend ändert und nicht genau $= 23° 30'$ iſt, wenn ſie am 21. Juni ihren tiefſten Stand für den Meridian des Nordcaps erreicht. Außerdem erſcheint die Sonne in Folge der atmoſphäriſchen Strahlenbrechung gehoben. Wenn ſie beiſpielsweiſe in Wirklichkeit 3° 30′ über dem Horizont ſteht, ſo ergibt die Meſſung etwa 3° 42′. Ferner bewirkt auch der Umſtand, daß der Horizont unſeres Auges nicht mit dem Meereshorizont zuſammenfällt, eine Hebung; liegt das Deck eines Schiffes 5 m über der Waſſerfläche, ſo beträgt die Hebung (Kimmtiefe) 4′.

Als der Kaiſer die Mitternachtsſonne zum erſten Male unter



S. M. Aviſo „Greif“.

70° 6′ N. Br. sah, hatte die Sonne die Declination $\delta = 20° 52'$; sie stand also in Wirklichkeit nur 58′ über dem Horizont des Meeres, erschien aber wegen der Kimmtiefe und wegen der atmosphärischen Strahlenbrechung 1° 30′ hoch.

Sobald der »Greif« sich anschickte, den Kaiser nach der Karlsö zurückzuführen, ließ Seine Majestät »Klar Schiff« schlagen und mit Salutcartouschen chargiren. Das Leben, welches sich nun plötzlich über das Schiff ergoß, die schrillen Pfiffe, die Commandos, die Schnelligkeit und Präcision der Manöver, die Haltung der Mannschaften, so besonnen in der Behendigkeit: das mußte einem Jeden imponiren, der dieses merkwürdige und bewundernswerthe Schauspiel in dem Sonnenschein der ersten Morgenstunde verfolgte.

Seine Majestät der Kaiser befand Sich mit dem Commandanten des »Greif«, Corvetten-Capitän Flichtenhöfer, auf der Commandobrücke; dieser leitete das Manöver den Allerhöchsten Anordnungen gemäß. Einer der vier großen norwegischen Touristendampfer, welche das Nordcap besuchen, die »Capella«, war kurz zuvor in Sicht gekommen und lag, dem Kaiser zu Ehren, in vollem Flaggenschmuck da, als einzig sichtbares Fahrzeug weit und breit. Die »Capella« bekannte sich freiwillig zu der Rolle des markirten Feindes, manövrirte nach übereinstimmender Aussage aller Seeoffiziere mit großer Geschicklichkeit und erwiderte das Feuer des »Greif« mit seinen Salutkanonen. Die eben noch so stille Meeresbucht, auf welche erhabene Berge in stiller Majestät herniedersahen, erdröhnte von dem Donner der Geschütze; dichte, helle Rauchwolken zogen über dem Wasser hin und hüllten die kämpfenden Schiffe ein.

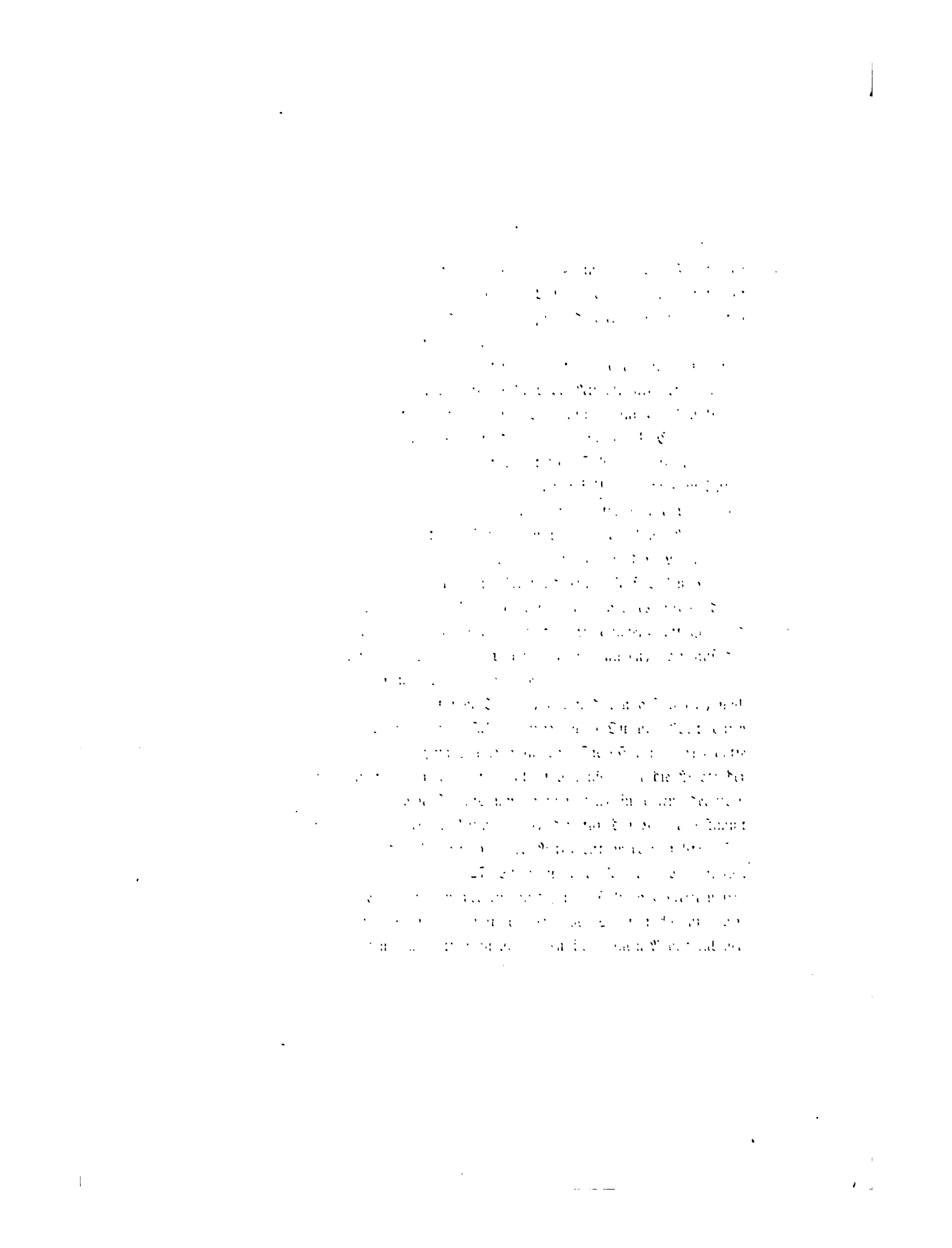
Es gehörte gar keine Phantasie dazu, daß man sich inmitten einer Seeschlacht versetzt glaubte.

Schließlich umfuhr der »Greif« in schneller Fahrt den norwegischen Dampfer, dessen Passagiere dicht gedrängt auf Deck standen und den Kaiser jubelnd durch Tücherschwenken und Hurrahrufen begrüßten.

Der hellen, ungetrübten Nacht folgte ein blauer, sonniger Morgen; der leichte Duft, welcher die Atmosphäre erfüllte, gab der Landschaft eine sommerliche Stimmung, und zwischen 9 und 10 Uhr Vormittags zeigte das Thermometer 14° C.

Um 10 Uhr 15 Minuten trat die »Hohenzollern« ihre Fahrt nach Tromsö an und ging daselbst um 1 Uhr Mittags zu Anker. Was bei der Ausreise wenige Tage zuvor trübe und verschleiert dagelegen hatte, das erschien nun hell und deutlich. Noch lange erglänzten die parallel gerichteten Gletscher der Lyngenkette; dann traten wir in den Grötsund ein. Auf vielen Hängen war Birkengebüsch erkennbar und helles, grünes Gras, dessen Rasen durch massenhaft eingestreute »Eierblumen« oft glänzend gelb erschien. Die Gletscher waren verschwunden, aber auf den Bergen vor uns lag Zebraschnee.

Die Landschaft von Tromsö, um und um geschlossen, nach Nord und Süd durch Zebragebirge, nach Ost und West durch grüne Hänge, lag im Sonnenglanz da. Die »Hohenzollern« hatte noch nicht Anker geworfen, als sich auch schon die Boote der Bevölkerung von Tromsö um sie schaarten; in einem derselben erblickte man einen Blumenkorb, der für den Kaiser bestimmt war und der Vermittler einer Bittschrift werden sollte. Die »Hohenzollern« blieb 27 Stunden vor Anker. Es mußten Kohlen eingenommen werden, und ein Kaiserlicher Courier wurde erwartet. Seine Majestät verließ das Schiff nicht und verbrachte den Nachmittag zurückgezogen in Seinem Arbeitscabinet.



Ostufer des Lyngenfjord

Die meiſten Reiſenden pflegen ein Lappenlager zu beſuchen, welches gegenüber der Stadt auf dem Feſtlande liegt, in etwa einſtündiger Entfernung von dem Oſtufer des Tromſöſundes.

Die Lappen daſelbſt beſitzen große Renthierheerden, welche ſich ſtundenweit über das Gebirge zerſtreuen. Die »Fremdeninduſtrie« — ein Wort, das in der Schweiz erfunden iſt — hat nun bereits feſte Wurzeln in den Herzen der in Fell und Schmutz gekleideten Nordländer geſchlagen, und gegen eine gewiſſe Summe Geldes treiben ſie einen Bruchtheil ihrer Heerde — immerhin noch viele Hunderte von Thieren — zuſammen und

pferchen dieſelben in der Nähe ihrer Zelte ein. Jeder Touriſtendampfer ſendet ſeine Paſſagiere dorthin, und es iſt leicht begreiflich, daß die Lappen das Beſte für ſich aus dieſem Vorgang zu machen wiſſen. Von den europäiſchen Reiſenden, unter denen im Allgemeinen nur ein kleiner Theil mit Stämmen außereuropäiſcher Cultur zuſammengetroffen iſt, werden ſie wie eine Art menſchlichen Spielzeuges behandelt, und gehen auch ſehr gern darauf ein. Denn bei ſolchen Gelegenheiten verkaufen ſie Renthiergeweihe und allerlei ſelbſtgefertigtes Hausgeräth, Löffel, Tabaksbeutel, Pelzſchuhe, zu höheren Preiſen, als in den Läden von Hammerfeſt und Tromſö gezahlt werden.

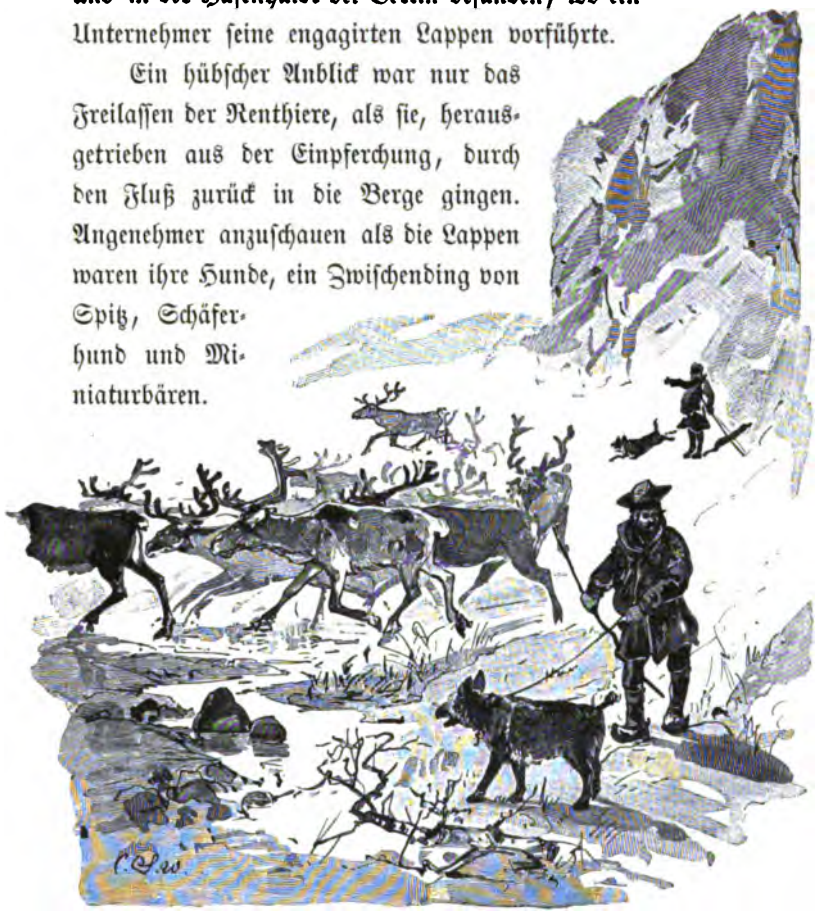
Durch den Interpreten, Herrn Beyer, war ſchon bei der erſten Anweſenheit ein Wink gegeben worden, daß der Kaiſer möglicherweiſe die Renthierheerde in Augenſchein nehmen werde, und viele Hunderte, vielleicht ein ganzes Tauſend von den Bewohnern der Stadt waren über den Sund gegangen und durchflutheten das liebliche Tromſödal. Unter ſolchen Bedingungen hätte der an und für ſich prächtige Ausflug dem Kaiſer nicht gewährt, was Derſelbe in Norwegen ſuchte: Ruhe und eine ungeſtörte Betrachtung der Natur.

Lappenfamilie.

Der größere Theil des Gefolges dagegen marſchirte am Nachmittag des 19. Juli an Ort und Stelle und ſah ſich Lappen und Renthiere an. Inmitten des Menſchengedränges, der ſchwülen Luft und der vielen Fliegen lag die Phantaſie nahe, daß wir

uns in der Haſenhaide bei Berlin befänden, wo ein Unternehmer ſeine engagirten Lappen vorführte.

Ein hübſcher Anblick war nur das Freilaſſen der Renthiere, als ſie, herausgetrieben aus der Einpferchung, durch den Fluß zurück in die Berge gingen. Angenehmer anzuſchauen als die Lappen waren ihre Hunde, ein Zwiſchending von Spitz, Schäferhund und Miniaturbären.



Renthierheerde im Tromſödal.

Die reiche Vegetation auf beiden Seiten des Tromſöſundes, in einer nördlichen Breite von 69° 38′, iſt wahrhaft überraſchend. Es gibt Wälder von Birken, denen Weiden und weißblühende Ebereſchen eingeſtreut ſind; auf dem Waldboden ſprießen Farne auf, Glockenblumen, Waldmeiſter und gelbe

Stiefmütterchen. Nur der Umstand, daß die fleckige Schneebedeckung der Berge an einigen Stellen tief hinuntergeht, mahnt an die Polarregion. Die Temperatur bleibt in dieser Zeit der Sommerherrschaft auch während der Nacht angenehm; gegen 2 Uhr Morgens wurden noch 11° C. beobachtet.

Die Sonne trat um Mitternacht hinter die nördlichen Berge; sie lieh auch heut der Landschaft nur gelbe, nicht purpurne Töne. Es herrschte Windstille, der größere Theil des Himmels war bewölkt und die Nacht so schön, daß sie von vielen Bewohnern Tromsö's wachend verbracht wurde; langsam und ohne hörbaren Ruderschlag glitten ihre Boote auf dem Wasserspiegel dahin und umkreisten die »Hohenzollern«. Auch ein Lappenboot fand sich darunter; jeder seiner Insassen glich einem wandelnden Kramladen, so viel verkäufliche Gegenstände verbargen sich in den Falten seines Gewandes.

Am folgenden Vormittag begab Sich Seine Majestät in Begleitung des Generals Graf Waldersee an Land, ließ aber die Dampfpinasse nicht im Hafen anlegen, sondern außerhalb desselben, und erging Sich ungestört am Lande, von einem Hügel aus die hellbeleuchtete, grünschimmernde nordische Landschaft betrachtend. Das Gefolge zerstreute sich durch die Stadt, und ich bestieg mit den Herren von Kiderlen und von Scholl die bewaldete Anhöhe, an deren Fuß die Stadt sich ausbreitet.

Vor manchen Häusern sieht man kleine Gärten; in diesen fällt am meisten auf eine mannshohe, weißblühende Umbellifere. Es ist die bekannte Engelwurzel (Angelica Archangelica L.). Nach den Angaben F. C. Schübeler's findet sie sich noch auf Magerö, auf Island und Grönland. Ihre Stiele werden roh gegessen, nachdem die grüne Haut entfernt ist, oder, ähnlich wie Rhabarber, als Compott zubereitet. Die Grönländer

machen die Stiele mit dem Speck des Seehundes ein und bewahren das Nahrungsmittel in Beuteln von Seehundsfell auf. Die Lappländer bereiten ein anderes Gericht daraus, indem sie die halbgeöffneten Blüthendolden hacken und mit Renthiermilch zu einem Brei kochen, welcher in einem Renthiermagen für den Winterbedarf aufbewahrt wird. Auch die Wurzeln werden als Zusatz zu anderen Nahrungsmitteln oder als Stimulans verwandt.

Die Berührung mit dem festen Lande und die warme, erquickende Luft hatte uns Alle neu belebt, als wir wieder an Bord zusammentrafen.

Am Nachmittag um 4 Uhr gab der Kaiser den Befehl zur Weiterfahrt. Jetzt erst nahm die »Hohenzollern« ihren Kurs dahin, wo nach dem ursprünglichen Programm der fernste Punkt der Reise lag: nach Digermulen, einem Ort der Inselgruppe von Lófoten und Vesteraalen.

Nachdem die Kaiserliche Yacht etwa 55 Seemeilen zwischen dem Festlande zur Linken, den Inseln Kvalö und Senjen zur Rechten, gefahren war, verließ sie den alten Kurs der Hinfahrt und bog Abends um 10 Uhr westlich ab.

Der Kaiser hatte um 8 Uhr das Gefolge und die dienstfreien Offiziere der »Hohenzollern« im Salon vereinigt, woselbst eine großartige »Künstler-Soiree« stattfinden sollte.

Mit einer seiner schönen Balladen leitete Graf Philipp Eulenburg die Feier ein und verblieb auch fernerhin am Clavier, damit dem nun folgenden heiteren Theile des Abends die Musik nicht fehlte. Zunächst trat Georg von Hülsen als Prestidigitateur auf; schwerlich hat der 69. Breitegrad bis dahin ähnliche Zaubereien und Ueberraschungen erlebt. Dann erschien »Onkel Hermann« als Concertmaler. Auch außerhalb der Vorstellungen

blieb dieſer Name für unſeren Freund Carl Saltzmann beſtehen. Er war nie böſe darüber, weil er wohl wußte, daß dieſe Vertraulichkeit doch nur Sympathie bedeutete. Aber ſo lange er in phantaſtiſchem Künſtlergewande als Concertmaler daſtand, verließ ihn die Freundlichkeit ſeines Herzens, und mit unerbittlicher Strenge verwandelte er durch wenige Pinſelſtriche das ausgeſpannte Papier ſeiner Staffelei zu einem Spiegel für die Fehler und Schwächen ſeiner Reiſegefährten. Auch der Verfaſſer dieſes Buches konnte erkennen, welch beklagenswerthen Eindruck er hervorbrachte, wenn er in Knickerbockers mit krummen Knieen und abgeſperrten Armen zu den Bergen aufſtieg. Jedes neue Bild hatte einen neuen Heiterkeitsausbruch zur Folge. Zum Schluß nahm folgendes Kunſtſtück das Allerhöchſte Intereſſe in Anſpruch: Herr von Hülſen führte eine Schnur durch die Armlöcher ſeiner Weſte und durch die Aermel ſeines Rockes, ließ die Enden der Schnur um jedes Handgelenk ſchlingen und verſiegeln. Dann verſchwand er hinter einen Schirm und erſchien nach kurzer Zeit, mit dem Rock bekleidet wie zuvor; aber mit umgekehrter Weſte, die Siegel unverletzt. Seine Majeſtät verlangte die Erklärung, welche Herr von Hülſen nun praktiſch dadurch gab, daß er vor dem Schirm wiederholte, was er hinter demſelben ausgeführt hatte. Ich darf jedoch nichts verrathen. Thatſache iſt, daß die Siegel wirklich unverletzt bleiben; Thatſache aber iſt auch, daß, wenn man nicht in ſeinen Mußeſtunden Kautſchukmann iſt, man das ebenſo ingeniöſe, wie complicirte Kunſtſtück nicht wird ausführen können.

Nachdem der Kaiſer ſämmtlichen Künſtlern für ihre Leiſtungen gedankt hatte, begab Sich Seine Majeſtät um 10 Uhr Abends wieder auf Deck und verfolgte die Kursänderung der »Hohenzollern«, welche zunächſt 15 Seemeilen weſtlich

ſegelte. Auf dieſer Strecke liegen die kleinen Inſeln Bjerkö und Helö, getrennt durch einen engen Kanal. Auf Bjerkö waren einige Häuſer und Torfſtiche ſichtbar; dahinter ragten die ſonnenbeſchienenen, mit Zebraſchnee bedeckten Felsberge von Grytö auf. Ein leichter Regenſchauer ließ über dem ſüdlich gelegenen Bjerkö und Grytö einen prachtvollen, ſteil aus dem Boden aufſteigenden Regenbogen aufſpringen; die davor liegende See erſchien blau.

Der Synvoldtſund zwiſchen Bjerkö und Helö iſt ein enger Felskanal. In der Wand der letzteren Inſel niſten viele Möven; ſie iſt eine der »Vogelinſeln«, an denen das polare Küſtenmeer Norwegens ſo reich iſt. Der Kaiſer ließ die Maſchine ſtoppen und ſchoß um 11 Uhr Nachts zwei Möven mit der Kugel. Ein kleines Boot, welches ausgeſandt war, die erlegten Vögel zu holen, brachte viele junge Möven mit, welche von den

Matroſen gefangen worden waren; der Kaiſer ließ ſie wieder ausſetzen.

Die Nacht wurde ſchöner und ſchöner; es war die farbenprächtigſte Nacht, welche wir während der Reiſe in den polaren Gewäſſern erlebten. Die Sonne blieb unverhüllt; auf der weiten Meeresfläche zwiſchen der Inſel Andö im Weſten und Senjen im Oſten fuhren wir nordwärts bis zur Nordſpitze von Andö, die ſich weit und ungeſchützt wie ein Keil nach Norden vorſchiebt. Die Mitternachtsbeleuchtung hob die vielen kleinen Felsinſeln des Archipels wirkſam gegen das Meer ab, welches hier in einer Breite von 15 Seemeilen zwiſchen den beiden großen Inſeln balag.

Der Kaiſer zog Sich zurück, ſobald die Sonne den neuen Tag verkündet hatte, während der leichtſinnigere Theil des Gefolges — zwölf von dreizehn — wieder in dem Speiſeſaal zuſammentraf, um die Eindrücke des Tages noch durch wohlthätige Getränke zu vertiefen. Indeſſen war ihres Bleibens nicht lange. Die Nachricht, daß Walfiſche ſich in dem Andsfjord gezeigt hätten, unterbrach die kaum begonnene Kur der »Badegäſte« und führte ſie faſt ausnahmslos auf Deck. Der Commandant und ich ſaßen plötzlich allein am Tiſch, und wir pflegten der ruhigen Unterhaltung der Männer, welche ſchon oft Wale hatten ſpritzen ſehen.

Ob es ſich in der Nacht vom 20. zum 21. Juli wirklich um einen Wal oder um Klippenbrandungen oder um Tümmler gehandelt hatte, das bildete bei dem Frühſtück des folgenden Tages, der ein Sonntag war, den Gegenſtand lebhafter Controverſe. Man hatte es nämlich, nach kurzem Ueberlegen, doch als eine Pflicht angeſehen, die Nachtruhe des Kaiſers zu unterbrechen und Seiner Majeſtät Meldung von dem Erſcheinen der

Wale zu machen. Der Kaiser beobachtete nun Selbst die Erscheinung, und konnte trotz Seines scharfen Gesichts und ausgezeichneter Gläser nicht die Ueberzeugung gewinnen, daß Wale zur Stelle wären. Mit edlem Freimuth nahmen die Parteigänger des Wales das Wort für diesen großen Fisch, wurden aber im scherzenden Tone von dem Kaiser zurückgewiesen.

Es ist bereits die Rede gewesen von der Inselgruppe der Lófoten und Vesteraalen; dieselben erscheinen auf der Karte als ein zusammengehöriges Ganze, für das aber ein einheitlicher Name fehlt. Der Wasserarm, welcher die südlicheren Lófoten von den nördlicheren Vesteraalen trennt, der Raftsund, ist auffallend schmal. Die Gruppe erstreckt sich durch nahezu zwei Breitegrade und gehört ganz und gar der Polarregion an. Ihr südlichster Punkt hat die Breite 67° 25′ und liegt etwa 50 Seemeilen von dem Festlande entfernt, der nördlichste, unter 69° 18′, hat einen Abstand von 35 Seemeilen.

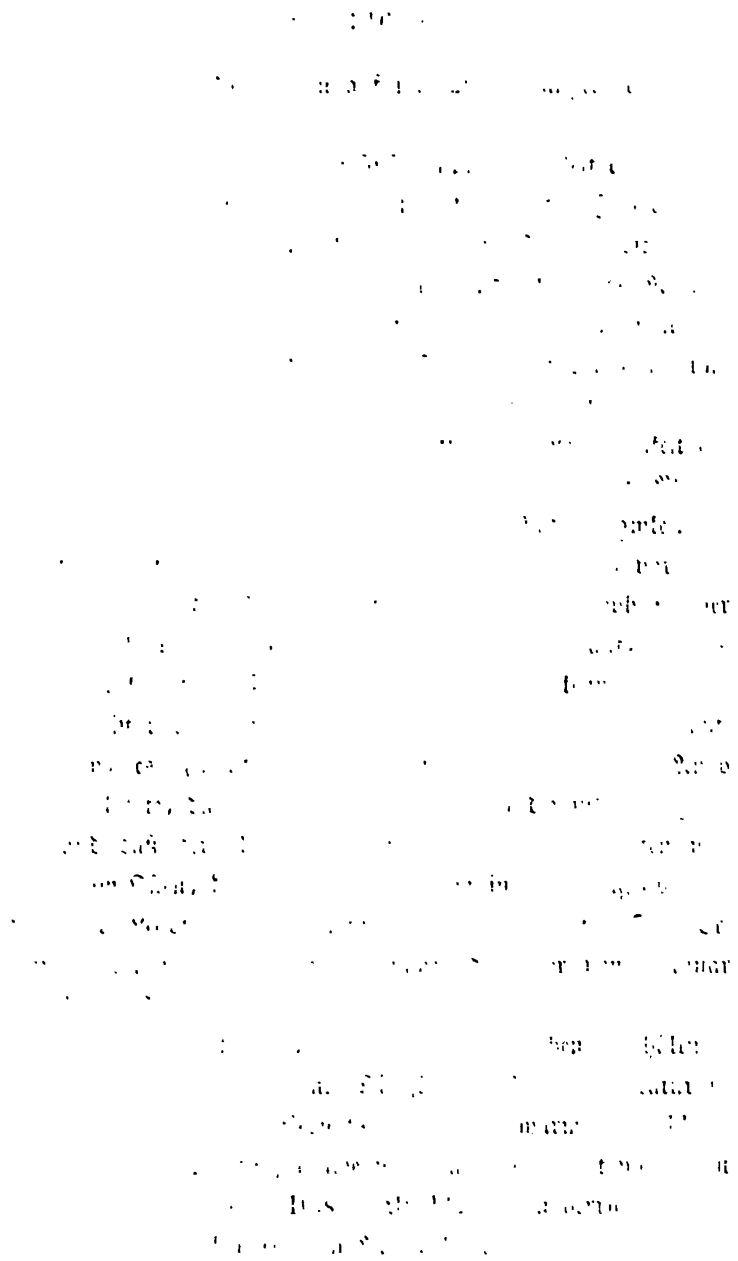
In ihrem mittleren Theil tritt die Inselgruppe dicht an den Continent, und der Meeresarm zwischen den Lófoten und dem Festlande, der Vestfjord, wird enger und enger, wenn man ihn von Südwest her durchfährt; seine natürliche Fortsetzung schneidet in das Festland selbst ein und heißt der Ofoten-Fjord. In ähnlicher Weise verengt sich die Wasserstraße zwischen dem Festland und den Vesteraalen für den von Norden kommenden Schiffer; sie heißt der Vaagsfjord und wird durch einen verhältnißmäßig schmalen Sund von 20 Seemeilen Länge mit dem Vestfjord verbunden.

Das Areal der Inselgruppe hat eine Größe von 3850 qkm, übertrifft also das des Herzogthums Braunschweig noch um 160 qkm; aber während letzteres gegen 350 000 Einwohner zählt (95 pro Quadratkilometer), wird die seßhafte Bevölkerung

der Lófoten und Veſteraalen auf nur 26 000 angegeben (gegen 7 pro Quadratkilometer).

Kaum dürfte eine andere Inſelgruppe der Welt eine ſo entwickelte Küſtenlinie haben, wie die hier betrachtete. Jede einzelne Inſel iſt reich an Ein- und Ausbuchtungen. Zwiſchen die Inſeln ſchieben ſich ſchmale Sunde ein, oft nur von der Breite des Rheins, und legen das Innere einer Maſſe frei, welche von außen als ein Ganzes erſcheint. Gegen die dunklen Felſen, deren Schluchten und Mulden noch im Hochſommer mit Schnee erfüllt ſind, hebt ſich das Grün der Pflanzendecke in auffallender Lebhaftigkeit ab. Die Darſtellungen, im Beſonderen des norwegiſchen Malers Sinding, haben ſchon vor längerer Zeit die Aufmerkſamkeit der Deutſchen auf das Wildcoquette dieſer Eilande gelenkt; vor zwei Jahren ſtellten die Münchener Landſchaftsmaler Joſeph Krieger und Adalbert Heine ein Panorama in Berlin auf, welches viele charakteriſtiſche Züge der Lófotenlandſchaft kennen lehrt.

Es iſt überflüſſig, hier ſämmtliche Namen der Inſeln aufzuführen; es genügt zu ſagen, daß Hindö die größte, Andö die nördlichſte, die verſchwindend kleine Röſt die ſüdlichſte Inſel iſt, und daß der Raftſund, zwiſchen Vaagö im Weſten und Hindö im Oſten, der meiſtgeprieſene Arm in dem vielgezweigten Netz der Lófotenſunde, Buchten und Becken iſt. Zur Erklärung der überraſchenden Thatſache, daß hier vom Januar bis April Tauſende von Fiſchern zuſammenſtrömen, um den Dorſchfang zu betreiben, dürfen die klimatiſchen Verhältniſſe nicht unberückſichtigt bleiben. Die jährliche Mitteltemperatur iſt 4,2° C., die des kälteſten Monats — 1,8°, des wärmſten + 11,9°. Die höchſte Temperatur, welche überhaupt beobachtet wurde, iſt 21,6°, die niedrigſte — 10,8°. An 112 Tagen herrſchen Kältegrade, und es fallen 165 cm Niederſchläge.



Digermulen am Raftsund, Lófoten

Das Meer blieb so ruhig, daß die Umschiffung der allen Stürmen preisgegebenen Nordspitze Andenes zu einer angenehmen Ueberraschung wurde. Als der Morgen des 21. Juli graute, befand sich die »Hohenzollern« bereits in dem Schutz zweier Inseln, der Langö rechts und der Hindö links, und steuerte durch den Sortlandsfjord südwärts in den Raftsund. Das Wetter war trocken, aber wolkig und freudlos.

Um 10 Uhr Morgens hielt der Kaiser den Gottesdienst auf Deck ab, in der hergebrachten knappen und feierlichen Weise. Anderthalb Stunden später warf die »Hohenzollern« Anker vor Digermulen am südlichen Ende des Raftsundes. Seiner Mündung in den Vestfjord sind mehrere Inseln vorgelagert.

Digermulen ist eine Häusergruppe auf der Insel Hindö; hinter dem Oertchen erhebt sich ein kleines Plateau von 450 m Durchschnittserhebung und gestattet eine prachtvolle Rundsicht über die Bergketten auf dem Ostufer des Raftsundes, über die Klippen und den Spiegel des Vestfjords und auf die bewunderungswürdigen Gebirge des Festlandes gegen Ost und Südost.

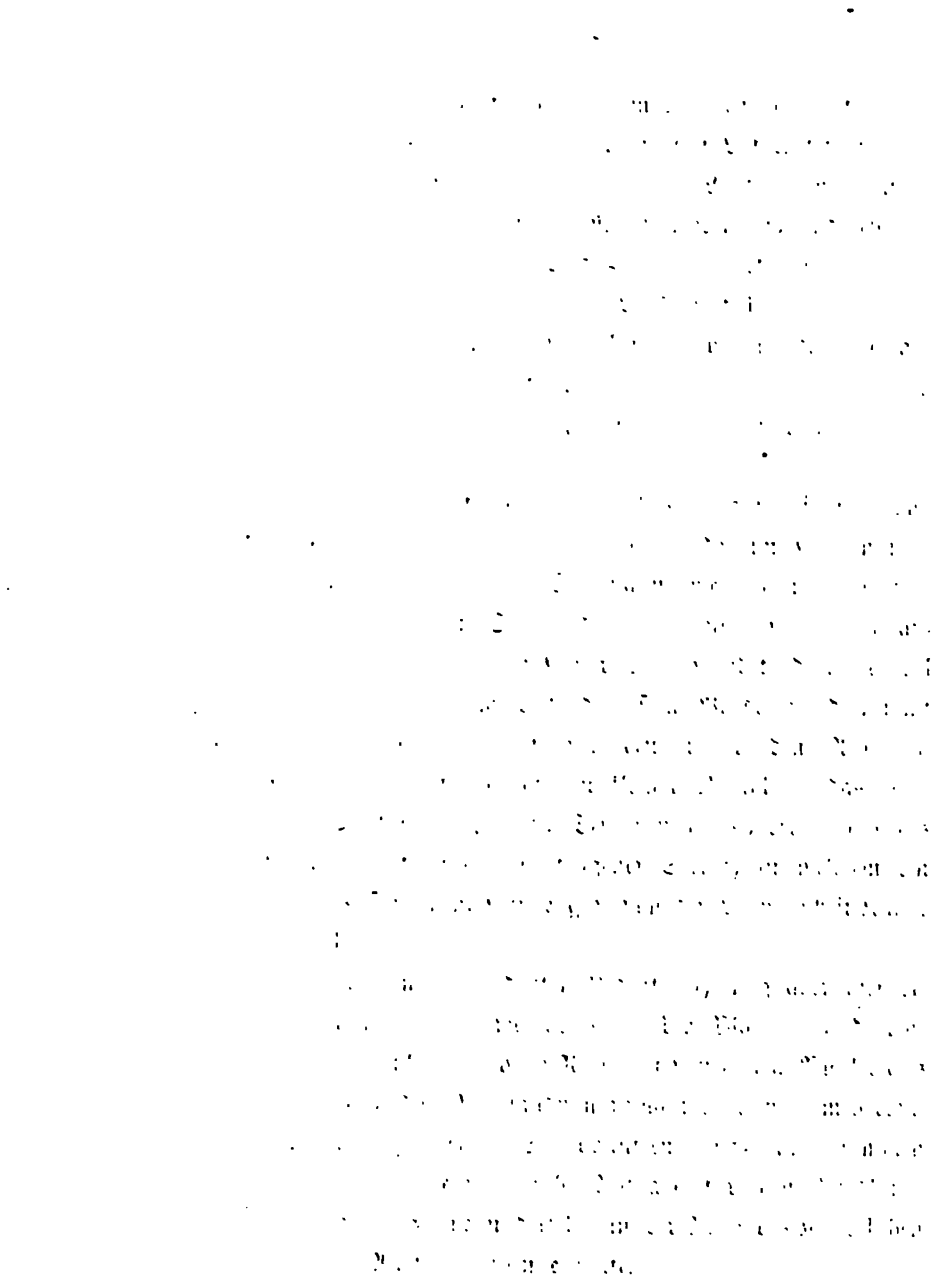
Von diesem Plateau aus ist das sogenannte Nordlandpanorama zu Berlin aufgenommen worden, und dorthin begab Sich der Kaiser am Nachmittag des 21. Juli, begleitet von fast allen Herren des Gefolges. Der Anstieg ist ziemlich steil und führt durch Gebüsch zur Höhe, auf welcher große, an Ort und Stelle verwitterte Gesteinstrümmer liegen.

Nach $1^1/_2$ stündigem Marsch betrat der Kaiser die mit blühendem Haidekraut, Renthiermoos, Flechten und niedrigem Gebüsch bestandene Hochfläche, und betrachtete die Landschaft. Die Naturtreue des Berliner Panorama wurde an der Hand von Photographien geprüft, welche von demselben genommen waren und für Seine Majestät bereit lagen.

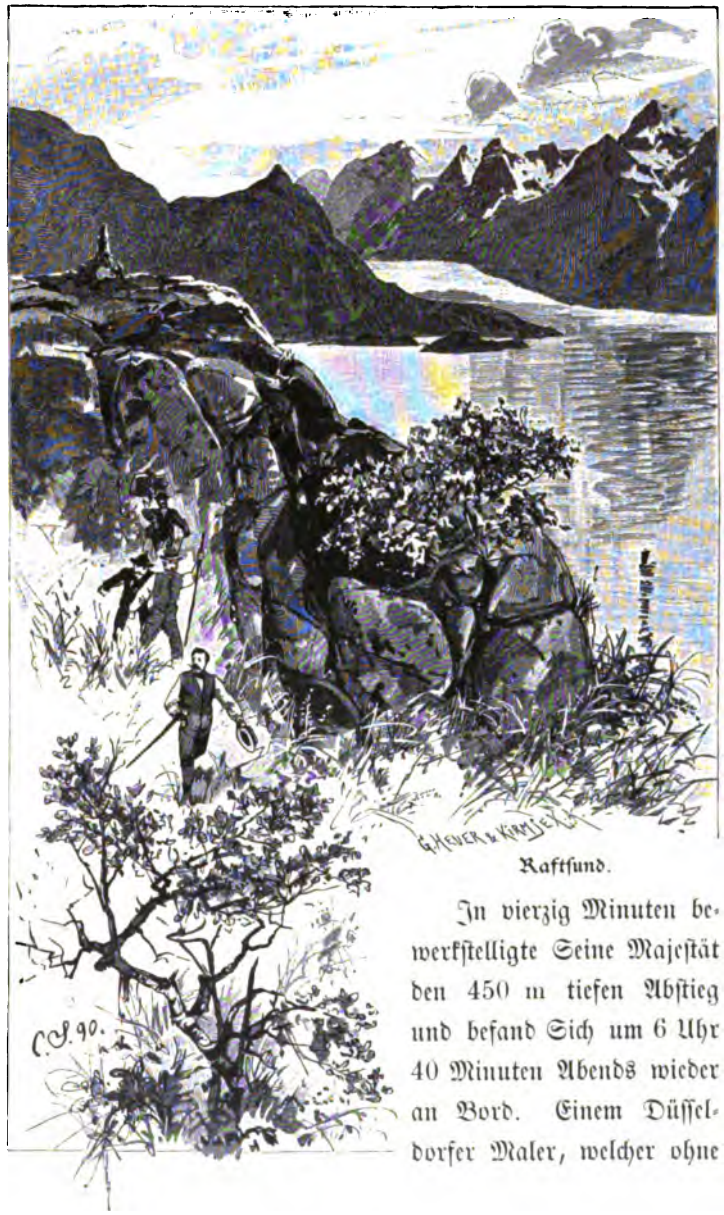
Die Aussicht war freier, als am Morgen erwartet werden durfte, besonders gegen Osten; über den Lófotenketten zogen Nebel, durch welche die Sonne wechselnde Lichtschimmer auf die tief unten eingebettete Fläche des Raftsundes warf, und erhöhten den Ernst der Stimmung. Das Zusammenwirken von Wasser, Fels und Schnee gibt auch dieser Landschaft den norwegischen Stempel; aber der neue Reiz bestand darin, daß sie aus der Höhe von 450 m, nicht aus dem Meeresniveau, betrachtet wurde. Und dieser Reiz kann gar nicht hoch genug angeschlagen werden.

Der Kaiser ergriff denn auch Alles, was sich ihm darbot, mit jener Energie, die ihn nie verläßt, weder im Kleinen noch im Großen. Sowohl Herr Saltzmann wie ich machten viele Aufnahmen, und zum Schluß durfte ich ein Gruppenbild anfertigen, in dessen Mitte der Kaiser Sich befindet, dem General Grafen Wedel den Arm bietend. Den Vordergrund nimmt das Denkmal ein, das soeben erst unter den Auspizien des Kaisers vollendet wurde: ein kleiner Monolith, das ausgewitterte Stück eines größeren Trümmerblockes, erhebt sich aus einem Fundament zusammengetragener Steine, in welchem ein improvisirtes Document Kunde gibt von der Anwesenheit Kaiser Wilhelm's II.

Es ist von untergeordneter Bedeutung, mag aber hier erwähnt werden, daß die wellige Fläche des Plateaus und seine zerstreuten Felsbuckel eine volle Rundsicht von keinem Punkte aus gestatten. Auch das Nordlandpanorama mußte von mehreren, einander nahe gelegenen Standpunkten aus, aufgenommen werden. Es wäre eine hübsche Aufgabe für den Nordlandverein zu Hamburg, wenn derselbe in der Nähe des Kaiserlichen Barden einen Aussichtsthurm erbaute.



Auf der Panoramahöhe bei Digermulen, Lófoten



Raftfund.

In vierzig Minuten bewerkſtelligte Seine Majeſtät den 450 m tiefen Abſtieg und befand Sich um 6 Uhr 40 Minuten Abends wieder an Bord. Einem Düſſeldorfer Maler, welcher ohne

genügende Nahrungsmittel in Digermulen verweilte, ließ der Kaiſer, als Er die Noth erfuhr, einen reichen Vorrath an Wein und Proviſionen zugehen. Unmittelbar nach dem verſpäteten Mittageſſen nahm Seine Majeſtät Vorträge entgegen und beendete die am frühen Nachmittag begonnenen Arbeiten. Denn der »Greif« hatte gegen 12 Uhr Mittags die Poſt von Bodö gebracht und ſollte die ausgefertigten Allerhöchſten Entſcheidungen noch in der folgenden Nacht nach Trondhjem bringen. Es gibt eine Anzahl von Offizieren in der preußiſchen Armee, deren Patent das Datum Digermulen, den 21. Juli 1889, trägt.

Gegen 10 Uhr verließ der Kaiſer Digermulen und fuhr hinaus in den Veſtfjord; hoch oben, zur Linken, war deutlich das kleine Steinmonument ſichtbar, welches fünf Stunden zuvor errichtet worden war. Es wird manchem Deutſchen, der von Bodö in den Raftſund fährt, ein freundliches Zeichen ſein, ihn an die Heimath erinnern und an den Kaiſer, der dort oben geſtanden hatte, auf eine kurze Spanne Zeit von den Sorgen des Herrſcherberufes ausruhend.

Vor der »Hohenzollern« dampfte der »Greif«, warf den ſchwarzen Rauch der Kohlen von Tromſö aus ſeinen drei Schornſteinen, und verſchwand allmählich an dem Horizont der Veſtfjord.

Die Namen Lófoten und Veſtfjord haben für den Norweger der atlantiſchen Küſte einen ganz beſonderen Klang. Dort iſt während dreier Monate des Jahres der Sammelplatz der Fiſcher. Von allen Punkten der Küſte zwiſchen Trondhjem und Tromſö ſtrömen ſie zuſammen und ſtellen dem Dorſch nach, der in Millionen und aber Millionen zu den Bänken des Veſtfjord zieht, um dort zu laichen. Seit uralten Zeiten wird das ſchwere, oft gefährliche Gewerbe während der kälteſten und düſterſten Zeit des Jahres ausgeübt; wer zählt die Boote, die im Weſtſturm kenterten und deren Mannſchaft zu Grunde ging? Aber wer ermißt auch die Wohlthat, welche die nie verſiegende Quelle des Fiſchreichthums dem armen Lande ſeit Jahrhunderten erwieſen hat? Denn man kennt kein einziges Jahr, in welchem der Dorſch ausgeblieben wäre, und die norwegiſche Geſchichte des 9. Jahrhunderts erzählt bereits von dem Reichthum des Veſtfjords an Dorſch und daß die Lófoten ſchon damals ein

Sammelplatz für die Fischer gewesen seien. Das Fangprodukt geht vornehmlich in die katholischen Länder, wo der getrocknete oder gesalzene Dorsch die Fastenspeise abgibt.

Durch einen glücklichen Zufall bin ich in den Besitz einer nicht im Buchhandel befindlichen Brochüre gekommen: »Die Fischerei-Industrie Norwegens« von H. B. 1880. Der Verfasser ist einer der angesehensten Leute Bergens, und seine Angaben dürfen als höchst zuverlässig gelten. Deshalb, und weil der Gegenstand ein besonderes Interesse darbietet, mag hier Einiges aus dem kleinen Buch mitgetheilt werden.

Bereits im Monat Dezember pflegen sich die ersten Züge der Dorsche auf der Außenseite der Lófoten einzustellen, desgleichen auf der Westseite der Vesteraalen-Inseln, bei Langö und Andö. Dort finden sich Bänke, wo der Fisch laicht und in großen Massen gefangen werden kann; aber die Fischerei ist gefährlicher als im Vestfjord, wo die Lófoten Schutz gegen die Westwinde gewähren, und der Ertrag übersteigt selten 5 bis 6 Millionen Stück.

Der Vestfjord besitzt eine Fischbank von etwa 60 Seemeilen Länge, von bedeutender Breite und einer Tiefe von 40 bis 80 Faden. Sie liegt 4 bis 8 Seemeilen von der Lófotenkette entfernt und ist der wichtigste aller bekannten Fischplätze. Eine andere große Fischbank im Vestfjord wird wegen ihres großen Abstandes von 12 bis 20 Seemeilen nur wenig ausgebeutet.

Vor Mitte Januar zieht der Dorsch selten in großen Massen ein; er tritt durch das breite Südthor des Vestfjord und durch die Kanäle zwischen den südlichsten Lófoten Röst, Vaerö, Moskö. Das Laichen findet in der Regel in der zweiten Hälfte des März statt.

Der Totalertrag des Fanges hat in den siebenziger Jahren

zwiſchen 18 und 28 Millionen Stück betragen; im Jahre 1879 lagen 25 556 Mann mit 5609 Booten der Fiſcherei ob.

Die Wohnplätze der feſten Bevölkerung würden nicht ausreichen, um den fremden Fiſchern Unterkunft zu geben. Deshalb finden ſich an den Ufern faſt aller geſchützten Meeresbuchten Hütten, welche während der Fangſaiſon von den Grundbeſitzern an die fremden Fiſcher vermiethet werden. Es haben in der Regel 1 bis 2 Bootmannſchaften, 6 bis 12 Mann, darin Platz. Dieſe Hütten ſind roh aus Brettern aufgeführt und mit Torf gedeckt; ſie beſtehen aus einem Schlafraum mit Bretterbetten längs der Wände und aus einem Raum zur Aufbewahrung des Fiſchereigeräthes, der Tonnen für den Rogen und den Thran, ſowie der Nahrungsmittel und Kleider. Iſt der Zuzug ſo ſtark, daß die Unterkunft nicht ausreicht, ſo zieht die obdachloſe Mannſchaft ihr Boot an Land, ſtülpt es um und richtet ſich mit Hülfe des Segels eine Wohnſtätte für die Nacht ein.

Die größten Boote haben eine Länge von 36 bis 40 Fuß, eine Breite von 9 bis 10, eine Tiefe von nur 3 Fuß. Der Maſt iſt ungefähr 24 Fuß hoch; das Segel viereckig; die Zahl der Ruder der Beſatzung entſprechend; dieſe pflegt aus 5 Mann und einem Jungen zu beſtehen. Sie wählt aus ihrer Mitte den tüchtigſten zum Hauptmann, welchem abſoluter Gehorſam geleiſtet wird.

Der Fang wird mit Netzen, vornehmlich aber mit Angeln betrieben. Letztere werden mittels feiner Schnüre von etwa $1\frac{1}{2}$ Fuß Länge in gleichen Abſtänden an einer langen Leine befeſtigt; jede Leine trägt 120 Angeln, und 24 ſolcher Leinen pflegen zu einem Boot zu gehören. Die Leinen werden in eine paſſende Tiefe verſenkt, bleiben dort und werden ſpäter

wieder aufgezogen. Aber auch einfache Angeln werden benutzt; das nennt man die Fischerei mit Schnüren.

Netze und Leinen pflegen des Nachmittags ausgesetzt und des Morgens gehoben zu werden. Sobald die Fischer mit ihrem Fange nach Hause kommen, nehmen sie ihr einfaches Mittagsmahl ein, das meist aus Fleisch oder Speck mit Brod besteht. Des Morgens trinken sie Kaffee, des Abends essen sie frischen Fisch oder gekochte Fischleber.

Nach der Mittagmahlzeit beginnt das Ausweiden und Zubereiten der Fische. Der Rogen wird direkt an die Händler verkauft oder in Tonnen eingesalzen. Köpfe und Rückgrate wandern in die Guanofabriken, deren es mehrere auf den Lófoten gibt; auch werden die Köpfe getrocknet und als Rindviehfutter von den Fischern nach Haus genommen. Der Rumpf wird entweder zum Trocknen aufgehängt oder eingesalzen.

Die getrockneten Dorsche kommen als Rundfisch (Stockfisch) in den Handel. Man bindet nach dem Ausweiden und Abreißen des Kopfes je 2 Dorsche am Schwanze zusammen und hängt sie an einem Gerüst horizontaler Sparren auf. Hier bleibt der Fisch bis Mitte Juni, wo er dann meist so trocken ist, daß er sich jahrelang hält; dann bringen ihn die Fischer nach den Städten, unter welchen Bergen der Hauptstapelplatz ist. Da die fremden Fischer schon Mitte April die Lófoten verlassen, so bleiben ihre Fische ohne Aufsicht. Italien und Oesterreich sind die Hauptabnehmer des Rundfisches.

Ein anderer Theil der ausgeweideten und geköpften Fische wird eingesalzen und kommt als Klippfisch in den Handel. Hauptabnehmer ist Spanien. Die Klippfischsalzer haben entweder Magazine an Land oder kleine Schiffe von 40 bis

80 Tons, wo das Salzen vorgenommen wird; zu diesem Zweck schneiden sie den Fisch bis zum Schwanz auf und entfernen ein Stück des Rückgrats. Zum Trocknen wird der gesalzene Fisch dann in die Fjorde der Provinz Nordland gebracht, wo man ihn auf den kahlen Klippen der Ufer ausbreitet. Daraus erklärt sich der Name Klippfisch.

Der Dorschfang wird auch noch in anderen norwegischen Gewässern betrieben, aber nirgendwo so großartig wie im Vestfjord. Am bedeutendsten ist die Dorschfischerei in dem Meer nördlich vom Nordcap bis zur russischen Grenze; hier war der Ertrag im Jahre 1879 15 bis 20 Millionen Stück; 16 500 Fischer mit 4500 Booten waren daran betheiligt. Dieser Fang heißt der Loddefang, weil der Dorsch dem Loddefisch folgt, und fällt in die Zeit vom März bis Mai, weshalb auch die Lófotenfischer sich daran betheiligen können. Nördlich vom Cap Statt (62° 10′ bis 63° 40′) wird die Dorschfischerei gleichfalls betrieben; der Ertrag beläuft sich auf 6 bis 7 Millionen Fische. Man kann den Werth des Exports wohl auf 20 Millionen Mark rechnen. Alles in Allem zieht die norwegische Bevölkerung einen jährlichen Nutzen von 50 Millionen Mark aus seinen Meeren, woran die Heringsfischerei nach der des Dorsches am meisten betheiligt ist.

Es ist erstaunlich, in welchem Maße Spanien alle anderen Länder bezüglich des Importes von Dorsch übertrifft. In gewissen Jahren sind 30 Millionen Kilo Klippfische nach Spanien exportirt worden, im Jahre 1879 sogar über 32 Millionen, so daß etwa 2 Kilo auf jeden Bewohner kommen. Italien und Oesterreich zusammen importiren etwa den dritten Theil von dem, was Spanien einführt; Portugal den zehnten Theil. Durch Spanier, Portugiesen und Italiener ist der Stockfisch

auch in außereuropäiſche Länder übergeführt worden. Bei portugieſiſchen Händlern des Congogebiets habe ich »bacalhão« gegeſſen, der ſehr wahrſcheinlich aus dem Veſtfjord ſtammte.

Die Anordnung der Lófotengruppe, welche an ihrem ſüdweſtlichen Ende weit gegen das Meer vorſtößt und ſich daſelbſt zu einer einzigen Reihe kleiner Inſeln auflöſt, gibt den Hauptanlaß zu gefährlichen Fluthſtrömungen zwiſchen den äußerſten Vorpoſten Röſt, Vaerö, Mosken und Moskenaeſö. Das fluthende Meer drängt durch die verhältnißmäßig engen Kanäle in den Veſtfjord, und es entſtehen Ströme, deren Stärke durch Winde erhöht werden kann, mit kreisförmigen, wirbelnden Bewegungen. Ein gleichzeitiges Einwirken von Weſtſtürmen, Landwinden und Fluthungen kann jene Sunde für die Schiffahrt ſehr gefährlich machen. Der Mosken- oder Malſtrom zwiſchen der Südſpitze von Moskenaeſö und der kleinen Inſel Mosken iſt ſeit langen Zeiten gefürchtet; auch wer ſonſt nichts über Norwegen wußte, der hatte den Namen des Malſtroms nennen hören. Solche Ströme zeigen naturgemäß ein wechſelndes Geſicht, je nach der Stärke und dem Zuſammenwirken der urſächlichen Factoren. Daraus erklären ſich die Uebertreibungen nach beiden Richtungen. Durch unerlaubtes Generaliſiren wurde der Malſtrom bald als eine Straße ſicheren Verderbens und bald als eine ungefährliche Paſſage bezeichnet. In Wirklichkeit kann das Eine und kann das Andere der Fall ſein.

Es mag bei dieſer Gelegenheit erwähnt werden, daß auf der Feſtlandſeite des Veſtfjord, in der Nähe von Bodö, ein Fluthſtrom auftritt, welcher an Stärke der des Malſtrom nicht nachſteht. Bei Bodö bringt das Meer beinahe 40 Seemeilen tief in das Land ein, aber der Fjord, in welchem dies ſtatthat, wird

in 8 bis 10 Seemeilen von der Mündung durch zwei Inseln gesperrt; dadurch zerfällt derselbe in zwei Theile, ein inneres Becken, welches Skjaerstadfjord heißt, und einen äußeren Meeresarm, den Saltenfjord. Wenn die Fluth eindringt, so wird sie durch die drei engen Kanäle zwischen den Inseln Godö, Strömö und den beiden Festlandsufern getrieben und fließt beim Ebben wieder ab. Der stärkste Strom, der sogenannte Saltenstrom, verläuft zwischen den beiden Inseln. Man fährt durch eine Pforte von etwa hundert Schritt Breite zwischen Felsufern ein, und noch auf lange Zeit bleibt dem Meeresarme der Charakter eines Flusses gewahrt; dann erst wird er mehrere Seemeilen breit. Da der Unterschied zwischen Ebbe und Fluth 5 bis 6 Fuß beträgt, so kann man sich vorstellen, mit welcher Geschwindigkeit das Wasser je zwei Mal in 24 Stunden ein- und ausströmt. In der Zeit des höchsten Fluth- und niedrigsten Ebbestandes ist die Durchfahrt allein möglich; der Gedanke, daß wenige Stunden später das Wasser wie ein Wasserfall dahinbraust, machte die Fahrt sehr eindrucksvoll.

Aehnliche Bedingungen für Stromerzeugung wiederholen sich begreiflicher Weise an anderen Punkten der fjord- und sundreichen Küsten. Aber Malstrom und Saltenstrom sind die gewaltigsten Vertreter ihrer Gattung.

Drei Wochen waren bereits vergangen seit dem Beginn der Kaiserlichen Reise nach Norwegen. Die unmerkliche Beeinflussung, welche der denkende und fühlende Mensch erfährt, wenn eine großartige Schöpfung in schönen und wechselreichen Bildern zu ihm spricht, wenn die Qualen und Trübungen fern bleiben, mit denen die Menschen ihr Leben gegenseitig und geflissentlich vergiften: diese unmerkliche Beeinflussung hatte sich auch des Kaisers bemächtigt; sie äußerte sich als ernste

Heiterkeit oder heiterer Ernſt, kurz als das, was die Lateiner mit serenitas bezeichnen; als eine erhöhte Empfänglichkeit für die bevorſtehenden letzten Eindrücke der Reiſe; als Dankbarkeit gegen eine überaus gnädige Fügung, welche Wind, Wetter und Wolken dieſer herrlichen Reiſe dienſtbar gemacht hatte. Aus jedem Wort, das der Kaiſer ſprach; aus jeder Bewegung, die Er machte; aus jedem Geſprächsthema, das Er für die Unterhaltung wählte, leuchtete die gehobene Stimmung hervor, welche das ſchönſte Reſultat dieſer Reiſe war.

Der Kaiſer vereinigte uns noch einmal um Sich, nachdem die Telegramme expedirt waren, welche ein einſames Boot, von einem einzelnen Fährmann gerudert, gegen 11 Uhr Abends von Brettesnaes oder Skraaven gebracht hatte. Erſt als es Mitternacht geſchlagen hatte, zog Seine Majeſtät Sich zurück.

Um 1 Uhr früh befand ſich die »Hohenzollern« inmitten des Veſtfjords. Es war eine weihevolle Nacht; zu beiden Seiten ragten die zackigen Profile der Lófotenwand und der Feſtlandsketten auf. Zum erſten Male wieder zog die Sonne unter unſerem Horizont dahin; über dem Küſtenland ſtand die Sichel des abnehmenden Mondes. Die Schneeflecken der Gebirge waren deutlich erkennbar. Der Himmel blieb unbewölkt; nur am nördlichen Horizont, über den Lófoten, lag eine graue, langgeſtreckte Stratuswolke und über dieſer eine andere in morgenrothem Licht. Die Nacht war warm, 12° C., und der Veſtfjord ohne jede Dünung, aber belebt durch leichtes Wellengekräuſel.

Als die Sonne aufging, legte ich mich zur Ruhe, und als ich erwachte, hatte die »Hohenzollern« ſchon ſeit Stunden im Hafen von Bodö Anker geworfen.

Ein lichterfüllter, warmer Morgen — das Thermometer zeigte 19,2° C. — beglückte alle lebenden Weſen, Feld und Flur, während

wir in Bodö lagen; es entwickelte sich daraus ein echter Sommertag, dessen Abend noch hielt, was der Morgen versprochen hatte.

Eines blieb jetzt übrig von den großen Dingen, welche auf das Programm gesetzt waren, in seiner Art das Merkwürdigste, und dieser 22. Juli sollte es dem Kaiser enthüllen: es handelte sich um den Besuch des Holandfjord und seiner Gletscher; das Ziel sollte gegen Abend erreicht werden.

Die »Hohenzollern« verließ den Hafen von Bodö zu diesem Zwecke um halb elf Uhr Vormittags, und es begann eine Fahrt, die eigentlich zu schön war, als daß man viel davon reden dürfte. Laue Lüfte, strahlende Sonne, eine spiegelglatte, blaue See, eine pittoresk gestaltete Felsenküste, ein Archipel von Inseln, weithin ausgestreut gegen die offene See, an denen das Phänomen der Luftspiegelung zur Geltung kam: alle diese Momente verwebten sich.

Abweichend von der nordwärts gerichteten Hinfahrt nahm die »Hohenzollern« ihren Weg durch den hakenförmigen Kanal, welchen die keilförmige Südhälfte der Insel Sandhorn mit einer einspringenden Ecke des Festlandes bildet. Dadurch wurde die Fahrt für eine Strecke von mehr als 15 Seemeilen zu einer Flußfahrt zwischen felsigen, meist nackten, hohen Ufern. Da wo auf dem Wege von Norden die Verengung beginnt, etwa 10 Seemeilen südlich von Bodö, schneidet ein höchst interessanter Felsspalt 8 Seemeilen südöstlich in das Land: der Beierenfjord, an dessen Innenseite der mehrfach erwähnte Höitind 1300 m hoch aufsteigt.

Wir fuhren in einer Entfernung von 10 Seemeilen an ihm vorbei, umschifften um 2 Uhr das Cap Kunnen und fuhren nun durch eine Schärenflur, welche auf 30 Seemeilen hin von dem Festlandsgebirge Svartisen beherrscht wird.

Svartiſen heißt wörtlich das ſchwarze Eis und iſt deshalb nicht gerade eine zutreffende Bezeichnung für ein Plateau, das ſich vornehmlich durch weiße Schneegefilde auszeichnet. Das Svartiſengebirge läßt ſich am beſten begrenzen durch den Ranen-

Cap Kunnen.

fjord im Süden und den Sandhornſund und Beierenfjord im Norden; ſie ſind durch eine Entfernung von ca. 44 Seemeilen getrennt. Dazwiſchen ſchieben ſich aus dem inſelreichen Küſtenmeer verſchiedene andere Fjorde mehr oder weniger tief oſtwärts ins Land; einer davon iſt der Holandsfjord. Die Fahrt vom Cap Kunnen an, bis weit über die Mündung dieſes Fjords hinaus, iſt dadurch intereſſant, daß man über einem Vordergrund theils bewaldeter oder wieſenbedeckter, mit Kartoffeln oder Gerſte beſtellter Inſeln und über einen Mittelgrund von Felsabſtürzen das weiße Gewölbedach des Svartiſen im Hintergrunde aufragen und hier und da einen Gletſcher ſieht. Von allen dieſen Gletſchern ſind die am inneren Ende des Holandsfjord gelegenen, 10 Seemeilen von der Küſte entfernten, unſtreitig die merkwürdigſten. Einer derſelben wird, ebenſo wie das ganze Gebirge, kurzweg Svartiſen genannt. Sobald das Schiff in den inneren Theil des Holandsfjords eingetreten iſt, ſieht man den Thalgrund abgeſchloſſen durch eine zerklüftete Eismaſſe, welche in einer Breite

von 1000 Schritt in mäßig ſteilem Fall aus der Firnregion direct zu dem Meeresſpiegel niederzugehen ſcheint. Erſt bei der Annäherung wird man gewahr, daß ein flaches Schuttland das Seewaſſer von dem Eiſe trennt; aber die in zwei auf einander

Svartiſen-Gebirge.

folgenden Jahren gemachten Beobachtungen laſſen keinen Zweifel darüber, daß das Gletſcherende nur 12 m über dem Meeresniveau liegt.

Von allen Gletſchern, welche mir in Norwegen bekannt geworden ſind, — der Nigardbrae ausgenommen — iſt der von Svartiſen entſchieden der vornehmſte durch ſeine Breite, durch ſeine Eisfülle, durch das Maßvolle ſeines Falles und durch das tiefgelegene Niveau ſeines Endes. Wie mächtig muß das in der Höhe gelegene Nährgebiet ſein, wenn ein Gletſcher ſo tief zu Regionen niederſteigen kann, deren üppige Baumvegetation einen milden Sommer, deren Meeresnähe einen milden Winter anzeigt.

Die »Hohenzollern« warf ganz dicht bei dem Lande Anker, und in wenigen Minuten brachte die Kaiſerliche Galeere Seine Majeſtät an Land. Rings umher erblickt man im Juli eine üppige Vegetation. Die Hänge ſind mit Birkengebüſch bedeckt; dazwiſchen bieten Wieſenſtücke einigen Kühen gute Weide.

Das flache Schuttland ist zum größeren Theil grün, bedeckt mit Beerenkräutern, Anemonen, Potentilla, gelben Schmetterlingsblumen, blühendem Ampfer, Vergißmeinnicht, Campanula, dem kräftig gelben Taraxacum, Wachholder und Weiden. In der Nähe des Gletschers tritt die Vegetation zurück und parallel laufende, zum Theil zerstörte, kleine Schuttwälle, Frontmoränen, bedecken den Boden und geben ihm ein wüstes Aussehen.

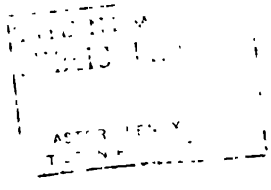
Man gebraucht nahezu zwanzig Minuten, um über das Vorland zu dem Gletscher zu gelangen. Daß derselbe früher von dem Wasser des Fjords bespült wurde, ist wahrscheinlich; eine genauere Untersuchung würde vielleicht noch Spuren alter Frontmoränen nachweisen, welche gegenwärtig unter einer Pflanzendecke verborgen sind.

Der Kaiser wanderte über das Vorland weg bis an den letzten Moränenwall; zwischen diesem und dem eigentlichen Gletscherende wurde ein Stausee angetroffen von schmutzig trübem Wasser, in welchem Eisblöcke festlagen. Einige Spalten warfen ein blaues Licht aus. In welcher Höhe der eigentliche Gletscher beginnt, das ist aus der Tiefe nicht zu erkennen; denn die sichtbare Profillinie ist nur scheinbar eine obere Grenze. Lediglich um ihn betreten zu haben, begab ich mich, mit ungenagelten Schuhen und ohne Eisbeil, auf den unteren Gletscherrand. Einen Gletscher ohne Nägel noch Eisbeil zu begehen, ist reizvoll für den Dilettanten; ein Mann von Fach wird sich ungern dazu hergeben, weil er weiß, wie kümmerlich ein Wandern ist, welchem in jedem Augenblick durch den kleinsten Eishang ein Ende gemacht werden kann.

Gut ausgerüstet und begleitet von erprobten Gletschermännern, denen das Stufenschlagen leicht von der Hand geht, würde ein Alpinist Freude daran haben, an diesem Gletscher

Verlag von Gebr. Pastel in Berlin. Beilage d. Reichsdruckerei

Swartisen



aufzusteigen. Wer Genaueres über seinen Ursprung erfahren will, sollte den Anfang mit dem Erklimmen der einschließenden Felsen machen.

Bei beiden Besuchen des Svartisen fiel mir das enorm große Gletscherkorn des Eises auf. Bekanntlich zerfällt Gletschereis, auf Grund seiner Bildung und der Druckverhältnisse, wenn man es in die Sonne legt, in große, oft scharfkantige Stücke, welche man Gletscherkörner nennt. Das Eis des Svartisen war so beschaffen, daß man einzelne Stücke aus einem größeren Stück herauslockern konnte, etwa wie einen Stein aus einer verwitternden Felswand.

Der Seitenrücken, welcher die linke Thalwand bildet, gibt dem benachbarten, südlich gelegenen Gletscher den rechten Thalhang und zeigt sich in seinem unteren Theil mit Birkenwald

beſtanden. Vom Waſſer aus iſt ſein unteres Ende nicht zu ſehen; dasſelbe wird verdeckt durch ein vorgelagertes, überwachſenes Schuttplateau, in welches das abfließende Schmelzwaſſer einen Kanal geriſſen hat. Dieſer Gletſcher iſt minder breit, aber ſteiler als der andere, zeichnet ſich durch eine ſehr reine Oberfläche aus, iſt ſchön blau und ſtark zerklüftet.

Seine Majeſtät verblieb etwa eine Stunde an Land.

Auf dem Rückweg, in der Nähe einer Hütte, hielt ein kleines norwegiſches Bauernmädchen dem Kaiſer einen großen Strauß ſoeben gepflückter Blumen entgegen. Es war nun wirklich hübſch, die Wirkung zu beobachten, welche das Gegengeſchenk Seiner Majeſtät zur Folge hatte: das Bildniß auf dem Zwanzig-

markſtück. Das Kind hatte ſicher noch nie eine goldene Münze geſehen; ihr Werth war ihm an und für ſich unfaßlich, nur eine Ahnung hatte dasſelbe, daß es ſich um etwas ſehr koſtbares handeln müſſe. Mit dem Wunſche, den Schatz zu behalten, und ohne den Muth, ihn ſich zu eigen zu machen, ging das kleine Mädchen ſchüchtern halbſeit hinter den Kaiſer her, in der offenen Hand des weit vorgeſtreckten Armes das Goldſtück haltend und betrachtend, ein furchtſames Lächeln auf dem Geſicht.

Kurz nach 6 Uhr Abends verließ der Kaiſer das feſte Land und begab Sich wieder an Bord. Gleich darauf ging die »Hohenzollern« durch den Holand- und Skarsfjord in See und nahm ihren Kurs nach dem ca. 500 Seemeilen entfernten Bergen. Als wir um halb acht Uhr Abends den Skarsfjord verließen und aus der weſtlichen Fahrt eine ſüdſüdweſtliche wurde, erſchien das rückwärts gelegene Cap Kunnen wie eine felſige Inſel, und wiederum tauchte der weiße Rücken des Svartiſengebirges auf. Die Inſel Rödö mit ihrer Sphinxgeſtalt, die grotesken Threnenſtavene und Heſtmandsö begrüßten wir als vertraute Bilder nach der Heimkehr vom Nordcap, und um halb zehn Uhr Abends durchſchnitt die »Hohenzollern« den Polarkreis bei einer Temperatur von 18° C. Zur Linken erſchienen Häuſer, die Sonne reflectirend, welche, blutroth im Rauche der »Hohenzollern«,

dem Horizonte zusank. Das Festland leuchtete grün, warm von der Sonne beleuchtet; die Inselwelt zur Rechten bot schwarze Klippen mit schuttlosen, nahezu senkrechten Kaminen.

Um halb zwölf Uhr Nachts war es bereits merklich dunkel; man fühlte sich traulich dadurch angeregt; über dem schwarzblauen Meer lagerte eine flockige Streifenwolke von Purpurroth und Violett; sie hob sich ab gegen einen Hintergrund von leuchtendem Gelb; gegen das Zenith war alles bewölkt, die dunklen Haufenwolken zeigten violette Säume, die aber immer verschwommener wurden, je weiter sie von dem Nordpunkt entfernt standen. Gegen Süden tauchte die Felsengruppe der Syv Söstre auf; wir näherten uns diesem Inselgebirge, indem wir ein weites Becken durchschnitten, von Felsen umsetzt.

Aus einem schönen Sommertage war eine schöne Sommernacht geworden, und um Mitternacht zeigte das Thermometer noch immer 18° C. in der Nähe des 66. Grades N. Br. Am frühen Morgen des 22. Juli, während der Kaiser ruhte und nur der Commandant, der Navigations- und wachhabende Offizier mit den Mannschaften vom Dienste dem Schlafe fern blieben, fuhr die Kaiserliche Yacht an der Insel Torgen mit seinem durchbohrten Felshut vorbei, und darnach an der steinernen Jungfrau auf Leckö.

Als ich Morgens um 8 Uhr mich anschickte, auf Deck zu gehen, schlug wohlgemeinte Musik an mein Ohr; fünf oder sieben Musikanten, Matrosen und Freiwillige in dem Dienst der Töne, spielten in dem schmalen Gang vor unseren Kammern ein Musikstück. Es klang so rührend naiv und altväterlich, was die braven Leute spielten, daß mancher achtzigjährige Greis sich in seine Jugend hätte versetzen können. Den Anlaß zu dem unterseeischen Ständchen gab der Geburtstag des Capitän

z. S. Freiherrn von Senden. In seiner zweifachen Eigenschaft als Flügeladjutant Seiner Majestät des Kaisers und als Seeoffizier hatte er mit dem »inneren Räderwerk« der Kaiserlichen Reise besonders viel zu thun und entwickelte eine ununterbrochene Thätigkeit. Deshalb hatte der nicht-seefahrende Theil des Gefolges eine Reihe ehrenvoller Kundgebungen beschlossen. Dazu gehörte die submarine Morgenmusik, ferner die Ueberreichung eines von dem Maschinen-Personal der »Hohenzollern« gefertigten Rauchservice, endlich ein Lobgesang, worin der Jubilar mit allen seinen kleinen Fehlern und großen Eigenschaften gefeiert wird.

Submarines Ständchen.

Gegen 3 Uhr Nachmittags, in der Höhe von Trondhjem, das wir 20 Seemeilen links liegen ließen, tauchte der »Greif« auf, welcher uns in den Lófoten verlassen hatte und nun die Post brachte, d. h. Arbeit für Seine Majestät den Kaiser. Wir hatten während des ganzen Tages ruhige See gehabt, obwohl das Meer zwischen der Vigtengruppe und dem Trondhjemfjord auf 90 Seemeilen schärenarm oder auch gänzlich schärenfrei ist.

Das Wetter war nicht ſchlecht, aber bewölkt.

Eine kurze Unterbrechung erfuhr die Fahrt durch das Anlaufen von Kriſtianſund (63° 10′), wo Depeſchen erwartet und aufgegeben wurden. Der Kutter wurde an Land geſchickt.

Der Touriſtendampfer »Sirius« lief ein, er hatte dem Kaiſer zu Ehren Topflaggen geſetzt und gab Salutſchüſſe ab. Bald erſchienen in dem kreisrunden, von Felsklippen und Inſeln umſetzten Hafenbecken des merkwürdig gelegenen Kriſtianſund viele kleine Boote und ein mit Menſchen vollgepfropfter Dampfer. Von allen Seiten fand lebhaftes Tücherſchwenken ſtatt, und als die »Hohenzollern« nach kurzem Aufenthalt wieder in See ging, erſcholl aus allen Booten gleichzeitig ein kurz ausgeſtoßenes, mehrfach wiederholtes norwegiſches Hurrah.

Um 10 Uhr Abends fuhren wir an einer unheimlichen Klippe vorbei, kaum aufragend, 500 Schritt zur Rechten; ein Leuchtthurm, das Kvitholmfyr, ſteht daſelbſt.

Langſam zog die Nacht auf. Sie ließ nur noch erkennen, daß die Küſte, welche während des Tages wenig Abwechſelung geboten hatte, nun wieder reicher an Formen wurde. Während des Reſtes der Nacht wurden mehrfach Stellen offenen Meeres paſſirt; um 6 Uhr Morgens, 24. Juli, wurde Cap Stattland umſchifft. Ein ſchöner Nachmittag begünſtigte die Fahrt; doch als die »Hohenzollern« um 5 Uhr Nachmittags in Bergen einlief und in dem Puddefjord Anker warf, fiel Regen, auf den man ja in Bergen ſtets gefaßt ſein muß.

Den Vormittag verbrachte der Kaiſer im Arbeitscabinet; allein die Vorträge der Herren von Senden, von Bülow und von Kiderlen nahmen $3^1/_2$ Stunde in Anſpruch, und am folgenden Tage erſchien bereits wieder ein Kaiſerlicher Courier! — zum letzten Mal auf dieſer norwegiſchen Reiſe. Es war recht

gut, daß das eigentliche Reiseprogramm erledigt war, so starke Anforderungen stellten nun Regierungsgeschäfte an die Zeit und Arbeitskraft des Kaisers.

Die Stadt Bergen ist an hohe Bergrücken gelehnt und erinnert dadurch an Chur in Graubünden. Ich durchschritt sie nach mehreren Richtungen hin, fand aber nichts mehr von dem, was der Fremde in Norwegen sucht.

Der Kaiser beehrte am folgenden Tage, den 25. Juli, den deutschen Consul Herrn Mohr auf dessen Villa zu Fjösanger mit einem Besuch. Die eigentliche Stadt betrat Seine Majestät

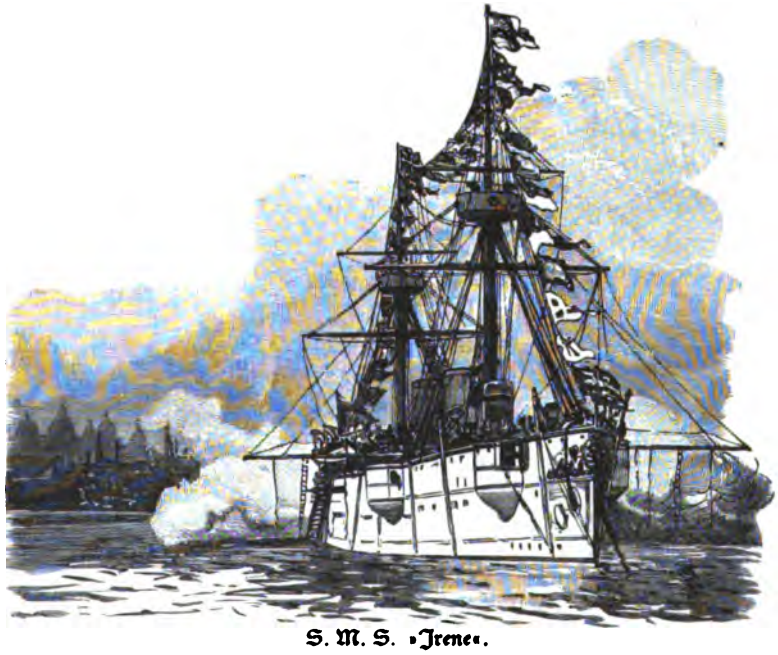
nicht, ließ dagegen den Juwelier Hammer und den Pelzhändler Brandt an Bord der »Hohenzollern« kommen und wählte eine Reihe von Gegenständen aus, deren kostbarste Stücke für Ihre Majestät die Kaiserin bestimmt waren.

Schließlich entwickelte ſich ein allgemeiner Markt an Bord, weil ſämmtliche Herren des Gefolges Einkäufe von Silberſachen, Pelzen, Holzſchnitzereien, Meſſern und Photographien zu machen wünſchten. Ich benutzte die Zeit zur Aufnahme meiner letzten Photographien, deren allerletzte der ſchönen »Hohenzollern« galt.

Am ſpäten Abend des 25. Juli gegen 11 Uhr trat die Kaiſerliche Yacht die Fahrt nach Wilhelmshaven an. Der lange weiße Heimathswimpel, mit zwei kleinen Metallkugeln endend, wehte von der Spitze des Maſtes, ſeine Enden zuweilen bis zum Waſſerſpiegel niederſenkend. Der Hafen war bedeckt mit Booten und Dampfſchiffen; auf den Ufern wurde Feuerwerk abgebrannt, die »Hohenzollern« ließ ihr elektriſches Licht ſpielen, der »Greif« that das Gleiche; Hurrahrufe ſchallten aus der Dunkelheit auf, die ganze Stadt ſchien auf dem Waſſer verſammelt, dem Deutſchen Kaiſer, der das norwegiſche Land nun endgültig verließ, ein letztes Lebewohl, vielleicht auch ein ſchüchternes »Auf Wiederſehen« zuzurufen.

Am anderen Morgen wehte die Kaiſerſtandarte zum erſten Male wieder, ſeitdem die »Hohenzollern« die deutſchen und däniſchen Gewäſſer verlaſſen hatte; zwiſchen 1 und 2 Uhr entſchwand der letzte Schimmer der ſkandinaviſchen Küſte dem Auge. Das Wetter war prachtvoll, die Dünung nicht unbedeutend, aber kaum irgendwo waren ſchäumende Wellenkämme wahrzunehmen. Abends erſchien das Meer purpurblau; es kam die Nacht, eine wirkliche dunkle Nacht, und Sterne leuchteten zum erſten Mal im vollen Glanz.

So brach der letzte Tag der Reiſe an, der 26. Juli 1889; er war hell und klar. Viele kleine Segel wurden ſichtbar; um 9 Uhr nahmen wir den Lotſen-Commandeur von Wilhelmshaven und einen Lotſen an Bord. Helgoland lag bereits rückwärts, im Norden, eine niedrige, das Meer nur wenig überragende Platte.



S. M. S. »Irene«.

Dann tauchte die deutſche Küſte auf, felſenfrei und flach. Einzelne Häuſer und der Kirchthurm von Wangeroog ſpielten nun die Rolle norwegiſcher Felſen; Untiefen und Sandbänke die Rolle der Schären. Das grüngraue Waſſer verrieth, wie langſam das deutſche Land hier unter das Meer taucht.

Auf der Rhede von Wilhelmshaven lag das Panzergeſchwader, welches den Kaiſer nach England begleiten ſollte; darunter befand ſich die »Irene« unter dem Commando Seiner Königlichen Hoheit des Prinzen Heinrich. Das Geſchwader feuerte Salut; es lag in doppelter Kiellinie da; Seine Majeſtät fuhr mitten durch beide Schiffsreihen hindurch und hierauf an beiden Außenſeiten der Auf-

ſtellung entlang. Dann lief die »Hohenzollern« durch die Schleuſe in den Hafen ein, auf deſſen Quai die geſammte Garniſon Aufſtellung genommen hatte. Der Deutſche Kaiſer war wieder in Deutſchland!

Zum letzten Mal vereinigte Seine Majeſtät die Herren um Sich, welche an der denkwürdigen Reiſe hatten Theil nehmen dürfen. Im Namen des Gefolges und der Gäſte dankte Graf Walderſee dem Kaiſer in bewegten Worten und brachte unſere Glückwünſche zu dem Verlauf der Reiſe dar.

Seine Majeſtät faßte noch einmal die Eindrücke des Erlebten zuſammen und ſprach den Scheidenden Seinen Kaiſerlichen Dank aus.

Dann wurde das Glas geleert auf das Wohlſein des jüngſten Hohenzollernſproſſen, des Prinzen Oskar, deſſen Geburtstag auf den Tag der Trennung fiel.

Die Nordlandfahrt war zu Ende!

Die ihr geſtellten Ziele waren erreicht worden. Während der Raſt, welche der Kaiſer Sich gönnen durfte, waren Naturgemälde an Seinem Auge vorübergezogen, deren Ernſt und Großartigkeit ſich nur einer gleichgeſtimmten Seele ganz erſchließen. Die wachſende Gewalt der Eindrücke hatte bewirkt, daß der Monarch in jedem folgenden Tage die ſchönere Fortſetzung des vorangegangenen erblickte. All' die unzähligen Fäden, an denen das Gelingen hängt, hatten ſich in einen einzigen Erfolg verwebt.

Daß der Deutſche Kaiſer Freude daran empfand, Sich in die Werke des Schöpfers zu verſenken, daß Er dem germaniſchen

Zuge zum Großartigen und Idealen gefolgt war, dem ein Jeder von uns nachgeben möchte, das hat einen Widerhall in dem Herzen der Nation gefunden.

Dieſen Widerhall ſollte das Buch von neuem in dem Leſer wecken, indem es den Boden beſchrieb, auf welchem unſer Kaiſer zweimal verweilte; indem es von einem Herrſcher erzählte, der aus der Begeiſterung für das Erhabene neue Kraft für Seinen hohen Beruf entnimmt.

Zwölftes Kapitel.

Die dritte Fahrt S. M. des Kaisers nach Norwegen fand wiederum auf S. M. Y. »Hohenzollern« statt. Die Kaiserliche Yacht lief in der Nacht vom 15. zum 16. Juli in den Hafen von Bergen ein, gefolgt von S. M. SS. »Prinzeß Wilhelm« und »Jagd«.

Hier begann die eigentliche Reise, und zwar unter so günstigen Wetteranzeichen, daß Bergen, die regenreiche Stadt, nunmehr einem nordischen Genua glich. Dieser Witterungstypus blieb fast so lange erhalten, als die Küstenfahrt währte. Erst kurz vor dem Erreichen des Nordcaps, am 21. Juli Abends, setzten Trübung, Wind und niedrige Temperatur ein. Doch war die Rückfahrt wiederum durch helles, warmes Wetter ausgezeichnet, und nur der 23. Juli gestaltete sich zu einem Regentage. Aber er sollte verhängnißvoll werden und der Reise einen anderen Charakter geben.

Die durchaus exceptionellen Witterungsverhältnisse und die rasche Fahrt der »Hohenzollern« gestatteten, daß die ganze

Küſtenſtrecke von Bergen bis zum Nordcap (ca. 880 Seemeilen) unverſchleiert betrachtet, daß ihre einzelnen Abſchnitte mit einander verglichen werden konnten. Es gab kaum ein Stück des Geſtades oder des Archipels, das meiner Prüfung entgangen wäre; und wenn einmal ein Breitegrad auf der Hinfahrt durchſchlafen werden mußte, ſo wurde er auf der Rückfahrt durchwacht.

Wie ein Wellenzug ziehen die beiden Typen der norwegiſchen Küſte an dem Beſchauer vorüber: der Typus der rundlichen und der zackigen Berge. Sie haben beide ihre Reize; der erſtere, ſpezifiſch norwegiſche, den des Uralten; der andere, in kühnen Felsſprüngen auf- und niedergehende, den des Jugendlichen. Auch die höheren Inſeln des norwegiſchen Archipels zeigen dieſen Doppeltypus von Rund und Eckig, während die niedrigen, vegetationsloſen Holme ausſchließlich ſanften Calotten gleichen.

Gewiſſe Abſchnitte unſeres Gebietes, z. B. das Stück zwiſchen dem Ranen-Fjord und dem Cap Kunnen, bieten eine Combination beider Formen dar. Hier ſpiegeln ſich in demſelben Meer die phantaſtiſchen Klippen der Threnſtavene, weit draußen auf hoher See, und der langgezogene, wellige Rücken des Schneegebirges von Svartiſen.

Alpine Formen, d. h. Gratkämme ſtatt der Profile von Fjeld-Abſtürzen, zeigt die Küſte vornehmlich in der Gegend von Söndmöre, zwiſchen 62° und 63°, ferner zwiſchen 66° und 69°, wo der Inſelwelt eine hervorragende Rolle zugetheilt iſt. Am ſüdlichen Ende dieſes Abſchnittes liegt die Inſel Alſten mit dem ſchneetragenden Gebirge der Sieben Schweſtern, ſchönen individualiſirten Bergen; weit oben im Norden die Inſel Andorjen, in der Nähe des 69. Breitegrades, die ſogar Vergletſcherungen beſitzt.

Vielgeſtaltig und formenſchön iſt die Gegend um den Polarkreis herum, beſonders auf deſſen Nordſeite; nicht minder die

Landschaft um den Vest-Fjord mit den Lófoten und dem gegenüber liegenden Festland; am reinsten ist der alpine Typus unter dem 70. Breitegrad entwickelt, wo Lyngen- und Ulfs-Fjord in südlicher Richtung einschneiden.

Für die übrigen Theile der Küste herrschen die rundlichen Formen vor; aber auch hier kann die Landschaft die Reize schöner Gruppirung und Luft-Perspective entwickeln, wenn mehrere Gebirgszüge sich hinter einander aufbauen und durch Abtönung von einander abheben.

Gerade Scenerien dieser Art fesseln den von Süden kommenden Reisenden, weil sie eigenthümlich norwegisch sind und das Bewußtsein erwecken, daß sie sich an keiner anderen Stelle der Welt wiederholen. Der Begriff des Uralten drängt sich hier unwillkürlich auf. Man glaubt, die Erdkruste in dem Zustande ihrer Erstarrung zu erblicken; alles ist sanft, wellig, weit erstreckt, silbergrau. Wie ein Teppich, der sich abheben läßt, liegt die Vegetationsdecke auf dem krystallinischen Gestein, als wolle dieses nichts zu thun haben mit der organischen Weiterentwickelung dieses unverändert primitiven Erdstücks.

Es liegt ein eigener Reiz in dem Wahn, daß man der ursprünglichen Erstarrungskruste gegenüberstehe, und als unwillkommene Störung des Traumes empfindet man dann das oft sehr deutliche Auftreten von Schichtung, deren Vorhandensein sich wohl in allen Theilen der langen Küste nachweisen läßt. Schichtung aber deutet auf Veränderungen, welche das ursprüngliche Material erfahren hat, auf Niederschläge aus Wasser, auf mechanische Gewalten, welche den horizontalen Ablagerungen schiefe Stellungen gaben oder gar Fältelungen. Ein prachtvolles Beispiel solcher Schieferung bietet z. B. die Engelö und die gegenüberliegenden hohen Scots-Tinder in der Nähe des 68. Breitegrades.

Charakteriſtiſch für das Geſtade, von Bergen bis zum Nordcap, iſt die dünne Auflagerung des Humus; ſie iſt es im Allgemeinen auch für das Innere. Aber der Küſtenabfall iſt beſonders ſpärlich bedacht; ſein Pflanzenkleid erſcheint ärmlich im Vergleich zu dem Innern, deſſen Baumwuchs, trotz weiter Wälder, allerdings auch den Eindruck der Dürftigkeit macht, deſſen Kräuter-Vegetation jedoch, gerade um den Polarkreis herum, Erinnerungen tropiſcher Ueppigkeit wachruft, Erinnerungen, welche auch durch das Vorhandenſein von Mosquitos an Lebhaftigkeit gewinnen können. Die norwegiſche Seite der Sulitjelma-Gegend und die Hänge des Hoi-Tind (im Grunde des Beieren-Fjord) liefern gute Beiſpiele für dieſe Behauptung. Selbſt auf der weit vorgeſchobenen Inſel Andammen, wo Seine Majeſtät der Kaiſer der Pürſche auf Renthiere oblag, ſtellten ſich die ſtechenden Kosmopoliten ein.

Dem Küſtenfahrer, der den Fuß oft an Land geſetzt hat, erſcheinen die Geſtade freilich minder troſtlos als dem Reiſenden, welcher zum erſten Mal die Fluth des norwegiſchen Meeres durchſchneidet.

Wer Wanderungen auf den Inſeln und dem Feſtlandsſaum gemacht hat, der ſieht vom Schiff aus im Geiſte den gelblichgrünen Moosteppich durchſetzt mit der Molte-Beere, den Eriken, dem Juniperus, den Heidelbeer-Kräutern und verwandten Arten; er erkennt in den ſchmalen Streifen lebhafteren Grüns ein Raſenſtück und in anderen, weiter erſtreckten, charakteriſtiſches Birkengebüſch. Auch Ebereſche und Weiden können vorkommen, ſogar als Ausnahme eine Kiefer. Aber im Allgemeinen zieht ſich das Nadelholz ſcheu vor der See zurück; nur längs der Fjorde ragt dieſes über dem Salzwaſſer auf und bildet Beſtände, welche zu ausgedehnten Waldungen werden können. Es kommen

Kiefern (furru) und Fichten (gran) vor; nördlich des Polarkreises faſt ausſchließlich erſtere. So unterſcheidet man z. B. Ranen- und Salten-Boote; beide haben die bekannte Form der Nordland-Boote, aber jene ſind aus Fichten-, dieſe aus Föhrenholz gezimmert; zwiſchen den gleichnamigen Fjorden verläuft der Polarkreis.

Ranen- und Salten-Boote.

In auffallender Weiſe mehrt ſich das Grün der Inſelwelt, welche etwa bei dem 69. Breitegrad beginnt. Das an Dürftigkeit gewöhnte Auge ſieht hier ringsum üppig erſcheinendes Birkengebüſch, das weithin die Hänge bedeckt und bis zum Strande niederſteigt. Unwillkürlich gedenkt der Reiſende dabei der buchenbeſtandenen Waldgebirge des mittleren und ſüdlichen Deutſchland.

Auch da, wo die Felſenküſte ganz nackt erſcheint, entdeckt man doch Pflanzen-Anſiedlungen in Geſteinsriſſen, und oft ſieht

man breite Flächen von Grün weit hinaufziehen zu Höhen von 500 bis 800 m, immer mehr dem Gelbgrauen zustrebend und dann sich auflösend in der Farbe des Felsens. Darüber, wohl auch dazwischen, erblickt man, je nach dem Breitegrad, der Jahreszeit und der Erhebung des Gebirges, eine mehr oder minder mächtige Zone von Schnee, aus welchem sich nur ausnahmsweise Eisströme gegen das Meer zu entwickeln.

»Viel Schnee und wenig Eis«, ist die für ganz Norwegen giltige Parole. Selbst da, wo die größten norwegischen Gletscher sich finden, an den Abhängen des Svartis- und des Jostedal-Massivs, ist das Verhältniß der abfließenden Eismassen zu dem vorhandenen Schnee-Vorrath weit ungünstiger als in den Alpen. Eis aber ist für die Schneegefilde des Hochgebirges das, was Blumen für die grüne Wiese sind, und deshalb erscheinen die norwegischen Schnee-Verhältnisse monoton im Vergleich zu den alpinen.

Und doch hat auch im atlantischen Skandinavien die Natur für Mannigfaltigkeit gesorgt, indem sie seinen Bergen den »Zebraschnee« gab und aus der einheitlichen weißen Decke des Winters in jedem Sommer ein streifiges Fleckenmuster entstehen ließ. Dieser Zug zur Zebraschnee-Bildung geht durch das ganze Land und scheint der geographischen Breite zu spotten. Man trifft ihn südlich von 60° auf den Bergen bei Haukelisaeter (Telemarken) in derselben typischen Ausbildung, wie bei Hammerfest, d. h. 11 Breitegrade nördlicher. In den Alpen dagegen besitzt er nur geringe Ausdehnung als eine untere Grenzzone. Man kann sagen, daß das Verhalten der beiden Gebirgsländer in Bezug auf Gletscher und auf Zebraschnee geradezu ein umgekehrtes ist.

Die Eindrücke während der Küstenfahrt von Bergen zum Nordcap werden daher wesentlich durch diese sonderbare Schnee-

Bedeckung bestimmt und nicht durch Gletscher, deren Auftreten am Svartis, auf Andorjen, in der Gegend des Lyngen-Fjord und auf der Halbinsel Alnas Nyarga das Interesse, eben der Ausnahme wegen, erweckt.

Die Aenderung, welche bei dem Vordringen nach Norden an der Schnee-Bedeckung beobachtet werden kann, besteht lediglich darin, daß das Zebragewand tiefer gegen die See herabgelassen ist und daß Schluchten, welche bis zum Meere laufen, nicht selten von oben bis unten mit Schnee erfüllt sind. Es gibt auch Berge mit Einheits-Schnee; aber ihr Auftreten wird von der Küste und aus dem Grunde der Fjords verhältnißmäßig selten beobachtet.

Unsere Fahrt ging häufig durch das Canal-System, welche vorgelagerte Inseln, entweder unter sich oder mit dem Festland, bilden; oder sie führte durch große Wasserbecken von Binnensee-Charakter. Solche, rings von Bergen umschlossene Seen-Landschaften finden sich besonders auf der Strecke zwischen dem Vestfjord-Ende und Tromsö. Sie sind es, welche ihr lebhaftes, nur von Wohnstätten unterbrochenes Grün erst an der See enden lassen und die aus der Höhe von langhingezogenen, in Zebraschnee prangenden Rücken beherrscht werden.

Andere Theile des Küstenmeeres tragen das Gepräge eines Archipels; dies ist beispielsweise der Fall bei dem Meeresstück, welches die Svartis-Kette bespült. Dann wiederum gibt es Meeresgegenden, die sehr reich besetzt sind mit niedrigen kleinen Holmen und welche dem Blick die offene See freigeben.

Durch eine Combination der aufgezählten Mannigfaltigkeiten führte die lange Reise von Bergen nach dem Nordcap, welche Seine Majestät der Kaiser in der Zeit vom 16. Juli bis zum 21. Juli zurücklegte. Es wurden während derselben Aufenthalte

gemacht vor der Inſel Torgen, deren üppiger Pflanzenwuchs mich in Erſtaunen ſetzte, in Bodö und Tromsö.

Die Eindrücke, welche dieſe Fahrt hinterließ, waren deshalb ſo tief, weil das Wetter — wie bereits betont wurde — ungewöhnlich ſchön war. Es iſt ſehr fraglich, ob ſeine Pracht

Inſel Torgen.

oft überboten worden iſt. Nun hängt zwar die Wirkung einer jeden Landſchaft auf den Menſchen von der Witterung ab, aber doch in verſchiedenem Maße; und kaum an einer anderen Stelle der Erde ſo ſehr, wie in Norwegen.

Die Witterung iſt für die Landſchaft, was die Gewandung für die menſchliche Geſtalt iſt. Wir ſprechen ja auch von Nebelſchleiern und Wolkenhüllen, die je nach ihrer Anordnung die Formen ganz verdecken, aber auch wilder und großartiger erſcheinen laſſen können; beſonders im Hochgebirge. Es gibt aber noch andere Schleier, die nur dazu gemacht ſcheinen, die Schönheit eines Naturgemäldes zu erhöhen; ſie ſind durchſichtig und farbig; ſie bilden ſich in der vom Sonnenlicht durchleuchteten Atmoſphäre und können alle jene Farben-Nüancen zeigen, die der Regenbogen darbietet. Sie ſind es, welche uns

die Himmelsbläue und die Farbenpracht der Sonnen-Aufgänge und Niedergänge liefern. Hätten wir keine Atmosphäre und könnten wir ohne dieselbe existiren, so würde uns jede Landschaft kalt und hart erscheinen. So aber wird die Hülle von Luft und Wasserdampf die Quelle, sowohl unserer Freuden wie unserer Enttäuschungen, bei jeder Betrachtung von Naturgemälden.

Die Landschaften des atlantischen Gestades von Skandinavien werden, weit stärker als andere, durch Witterungsverhältnisse beeinflußt, insofern es sich um ihre ästhetische Wirkung handelt. Denn wegen der Schönheit ihrer Composition ist der Wunsch, sie zu erblicken, besonders lebhaft, und ruft jede Verhüllung Enttäuschung hervor; und wegen des Zurücktretens der Vegetation gegen Schnee und Wasserflächen, d. h. gegen das lebhaft reflectirende Unorganische, können die bunten warmen Farbentöne nur durch jene durchsichtigen farbigen Schleier geliefert werden, welche der Atmosphäre angehören.

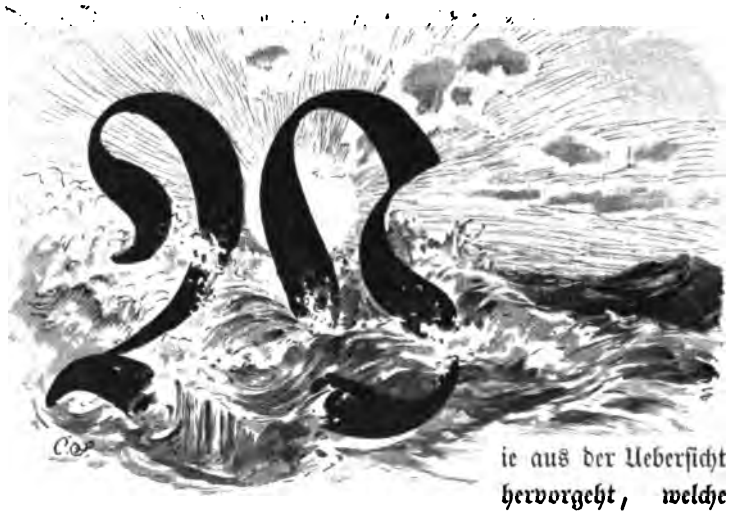
Die Vorgänge in dieser spiegeln sich in der Landschaft selbst wider und wandeln ihr Clair-obscur in ein prachtvolles Farbengemälde. So herrlich auch die mittleren Stunden eines warmen, klaren Tages erscheinen mögen, wenn die Luft-Perspective jeder Bergcouliſſe ihre bestimmte Entfernung gibt, und eine südlich anheimelnde Atmosphäre wie ein Velours-Teppich auf dem Gebirge ruht, oder wenn der silberweiße Ton des Gewölkes die Eigenthümlichkeiten des Polarhimmels zeigt: so bietet doch der späte Abend ein unvergleichlich schöneres Bild; und man empfindet diesen Zauber fast noch stärker, als in den großen Höhen des Hochgebirges oder auf den weiten Flächen der Wüste.

Berge, Meer, Inseln und Holme: alles scheint verzaubert, wenn hinter einer langen, grauen, mit Purpur umsäumten Stratus-Wolke die Sonne verborgen lagert und wenig sinkend

als blutrother Ball hervortritt. Der Nordhimmel erglänzt über der dunklen Wolkenschicht weithin in Orange, darüber lagert Gelb, dann Grünblau; nun unterbricht ein anderer, goldig geränderter schwarzer Stratus die langsame Farben-Abtönung, während das Zenit sein reines Blau zu ihm hinabsendet. Die fernen Inselberge erleuchten in sanftem duftigen Violett; rosa reflektirt sich das Licht des langsam wieder aufsteigenden Tagesgestirns auf dem Schnee in Süd und Ost; die braunen Felsen muthen das Auge mit wärmeren Tönen an, das purpurdunkle Meer reflektirt das goldene Licht des Horizontes in moiree-artigen Mustern, und die starren, weithin über dem Seespiegel zerstreuten Holme vermehren durch Contrast die zauberische Wirkung dieser bewegten, sich schaukelnden Lichtfluth.

Das sind die eigentlichen Reize norwegischer Nordfahrten, aber nicht jeder Reisende lernt sie kennen. Es können auch im Sommer Perioden von Regen- und Nebelwetter eintreten, welche so lange währen, wie die ganze Fahrt. Dann gibt es nichts Kläglicheres, als eine solche; und hat man dieselben Gegenden früher einmal in ihrer Verklärung gesehen, so wird man an Dante's Verse gemahnt: Kein größerer Schmerz, als im Unglück sich glücklicher Zeiten zu erinnern.

Dreizehntes Kapitel.



Wie aus der Ueberſicht hervorgeht, welche dem Buche vorangeſtellt iſt, wurde Seine Majeſtät der Kaiſer am Abend des 23. Juli 1891 von einem Unfall betroffen, deſſen Folgen zwar überraſchend ſchnell verſchwanden, der aber doch den weiteren Verlauf der dritten Nordland-Reiſe in einer Secunde entſchied. Aber er entſchied noch etwas Anderes: eine vierte Reiſe, auf daß der Kaiſerliche Herr im Jahre 1892 die Landſchaften und Dinge ſehen könnte, welche das Jahr 1891 vorenthalten hatte.

Immerhin war ein Ziel ſchon jetzt erreicht worden: das Nordcap, mit deſſen Betreten der Kaiſer gleichzeitig die Frucht der Beharrlichkeit erntete. Denn einmal bereits hatte

die Kaiſer-Standarte auf den Gewäſſern geweht, welche das Nordcap umſpülen, aber ihr hoher Wogengang machte dem Erlauchten Seefahrer die Landung unmöglich. Zum zweiten Male wurde die weite Reiſe unternommen, unter den günſtigſten Bedingungen durchgeführt, und doch fehlte nur eines Haares Breite, daß die Wiederholung der Reiſe auch für die Enttäuſchung eine Wiederholung wurde. Nun iſt wohl jeder Erfolg, der noch im letzten Augenblick entriſſen zu werden drohte, der Erinnerung beſonders werth. Er war es auch dem Kaiſer!

Während des 21. Juli hatte die Witterung bis zum ſpäten Abend ihren freundlichen Charakter bewahrt. Erſt um 10 Uhr Abends, in der Nähe des 71. Breitegrades, wurde der Wind heftiger, die Dünung ſtärker. Gerade ſo war es zwei Jahre zuvor geweſen; und die ſtets geſchäftige Skepſis ließ bereits ein Mißlingen befürchten, während in Wirklichkeit ein Erfolg ſtattfand.

Ernſt und düſter erſchien die See, ſchroff und abwehrend die ſtarre Felswand des Nordcap. Es ging ein Wehen der Erhabenheit durch die Landſchaft, in der nun nichts mehr leuchtete, als die weißen Schaumkämme der dünenden ſalzigen Fluth. Dunkle, in die graue Wand gearbeitete Furchen, vom Profilrand zum Seeſpiegel reichend, gaben dieſer Stirn Europa's einen Ausdruck des Beſonderen. Er erhöhte ſich, als eine Stunde vor Mitternacht das eigentliche Cap umſchifft wurde, wo der Plateau-Abſturz von Magerö ſich in ſtärkeren Modellirungen, in Form von Vorſprüngen mit zackigen Graten, gen Oſten wendet.

Hier öffnete ſich eine große Bucht, Veſt-Fjord genannt, gegen das Nordmeer. In dieſe ging die Fahrt, der Cours änderte aus Oſt nach Süd, und dann ſogleich nach Weſt

In der circusartigen Einbuchtung von Hornviken fiel der Anker der »Hohenzollern«, und der Kaiſer befahl die Ausſchiffung. Wohl brauſte der Wind und wogte das Meer, doch unverſehrt ſetzte das Boot Seiner Majeſtät um 11 Uhr 21 Minuten Nachts von Bord ab, geſchleppt von der Dampf-Pinaſſe, und um 11 Uhr 35 Minuten betrat der Kaiſer das Land. In dem-

ſelben Boot befanden ſich der General von Hahnke, Graf Görtz, Graf Ph. Eulenburg, Freiherr von Senden, Herr von Zitzewitz, Carl Saltzmann und ich.

Von dieſen iſt Einer nicht mehr: der Oberſtlieutenant und Flügel-Adjutant von Zitzewitz; er ſtarb am 27. Februar 1892, der erſte aus dem Kreiſe Derer, die der Kaiſer durch Seine

nordiſchen Seefahrten mit einander verbunden hatte. Ein Mann, treu ſeinem König, treu ſeinen Freunden, voller Herzensgüte, Pflichtbewußtſein und Frohſinn. Und doch mußte er vor der Zeit dahingehen! Dieſe Zeilen ſollen ſein Andenken in Liebe und in Ehre wahren!

Die Bucht Hornvik (Vik bedeutet Bucht) gleicht einem halben Amphitheater, deſſen Arena aus Waſſer ſtatt aus Sand beſteht, mit phantaſtiſch geſtalteten Eingangs-Pfeilern und ſteilen Keſſelwänden. Einen »Königsweg« im Sinne des alexandriniſchen Mathematikers beſitzen die letzteren nicht, aber doch einen Weg, der heut ſehr viel beſſer iſt, als in früheren Jahren, und der in dem Grunde des Keſſels ſerpentinenförmig bis zu 290 m Höhe anſteigt.

Mit inniger Freude ruhte das Auge zunächſt auf dem Grün, welches einen Theil der Hänge bedeckte, und bewunderte die Mannigfaltigkeit und die Farbenfülle der nordiſchen Blumen.

Am Ufer ſtand eine Schar von zehn einheimiſchen Männern, einigen Frauen und Kindern. Reiſende waren nicht zur Stelle, und unbehelligt von Neugier konnte der Kaiſer den Marſch antreten.

Der Weg führte ſteil über erdigen Boden. Der Vorſicht wegen ſind vielfach Seile geſpannt, welche die Rolle eines Treppengeländers ſpielen ſollen. Indeß verſchmähte Seine Majeſtät dieſe Hilfe.

Der Aufstieg begann um 11 Uhr 51 Minuten Nachts, und da derselbe im Windschutz vor sich ging, so war er nicht unbehaglich. Als aber bald nach Mitternacht, um 12 Uhr 26 Minuten, der Rand des Plateau-Absturzes erreicht war, traten wir unter die Gewalt eines ungebändigten Sturmwindes, der aus Westen, gerade gegen die Marschrichtung, heranbrauste. Verwöhnt, wie wir waren, durch die sonnenhellen warmen Tage der letzten Woche, durch die Klarheit der Luft, die bläulichen Reflexe des Himmels auf der glatten See, und durch die milde Ruhe der Atmosphäre, übte nun dieses wüste Wetter einen unabweisbar düsteren Eindruck auf uns aus.

Andererseit besaß der schroffe Sprung aus einem Extrem in das andere den Reiz des Contrastes. Wie sonderbar, daß man nun plötzlich auf einer ebenen Fläche marschirte, die für die Phantasie gerade deshalb die unermeßliche Weite africanischer Wüsten oder asiatischer Steppen annehmen konnte, weil sie verhüllt war, weil der dahinjagende Nebel dem Auge nur einen engbegrenzten Kreis frei gab. Jeder Schritt verschob diesen Kreis, aber seine Fläche bot stets denselben Anblick und legte die Vermuthung nahe, daß der flache Boden der nordischen Magerö ähnlich von Wind und Wetter beeinflußt wird, wie die wasserlosen unwirthlichen Flächen der niederen Breiten.

Das Gemeinsame war dadurch gegeben, daß das lose Gestein flache Gestaltungen zeigte und der Erdboden eingedrückt war, als hätte die Natur eine unsichtbare Walze darüber hingezogen. In der africanischen Wüste nennt man solche Flächen: Serir-Flächen; aber während bei ihnen die Vegetation ausgeschlossen ist und sich erst zeigt, wo in den Mulden der Wadis die Feuchtigkeit unterirdisch concentrirt wird, hat hier die Natur mildere Bedingungen

geſchaffen und lebensfreudige Pflanzenkeime ausgeſtreut. Dieſelbe ſchneebedeckte Fläche, auf welche während mehrerer Monate keine andere Strahlen fallen, als die des Mondes und der Nordlichter, wird im Sommer ſchneelos, von Waſſer durchtränkt und ſchmückt ſich mit der Blüthenpracht phanerogamer Kräuter. Freilich iſt die Pflanzendecke nicht vergleichbar einem Teppich; vielmehr iſt ſie in Stücke zerriſſen, ſo daß ein Archipel von Vegetations-Inſeln entſteht; und wie bei dem Schnee der Gebirgshänge, ſo bricht auch hier ein Zebra-Charakter durch.

Im Juli fallen die lebhaft grünen, von roſafarbigen Blüthen durchſetzten Polſter der Silene acaulis am meiſten auf und rufen das Bild eines mit Roſen beſtreuten Bodens hervor. Eine andere nordiſche Charakterpflanze, der man durch ganz Norwegen begegnet, iſt das gelbe Veilchen; es tritt im Norden häufiger auf, als das blaßblau-violette. Ein Namensverzeichniß aller vorkommenden Phanerogamen zu geben, hieße wiederholen, was in anderen Büchern zu finden iſt. Wichtiger ſcheint es, zu betonen, daß der Zug zur Gleichartigkeit in der norwegiſchen Natur auch bei der Vegetation des Nordcaps zum Ausdruck kommt; im Beſonderen bei der des Fjeld; und ſo fehlen auch auf Magerö weder die Beeren-Kräuter noch die Eriken, Mooſe und Flechten.

Der Kaiſer ſchritt über das polare Feld, ohne Sich den Sturm anfechten zu laſſen, der immer ſtärker wurde und bange Ahnungen weckte wegen der gefährdeten Rückkehr an Bord. Sie waren ſehr begründet, wie ich ſpäter erfuhr; wurden aber hinfällig durch das lange Verweilen auf der Höhe.

In der Nacht vom 21. zum 22. Juli 1891, um 12 Uhr 50 Minuten, betrat Seine Majeſtät Kaiſer Wilhelm II. das eigentliche Nordcap.

Der brauſende Sturm verwehte das Wort von den Lippen. Ungehört verhallte der Ausdruck der Freude über das Erreichen eines Zieles, das der Heimath ſo fern liegt, das oft — auch wenn man es faſt greifen kann — durch eine Laune der See ſo unerreichbar wird, wie die ſüßen Waſſer einer Fata morgana.

Aber was braucht es Worte, wenn geſtillte Sehnſucht die ſchlummernden Harmonien des Herzens auslöſt?! Zufrieden ſchaute der Kaiſer drein und betrat das kleine Holzhaus, welches erwünſchten Schutz bot.

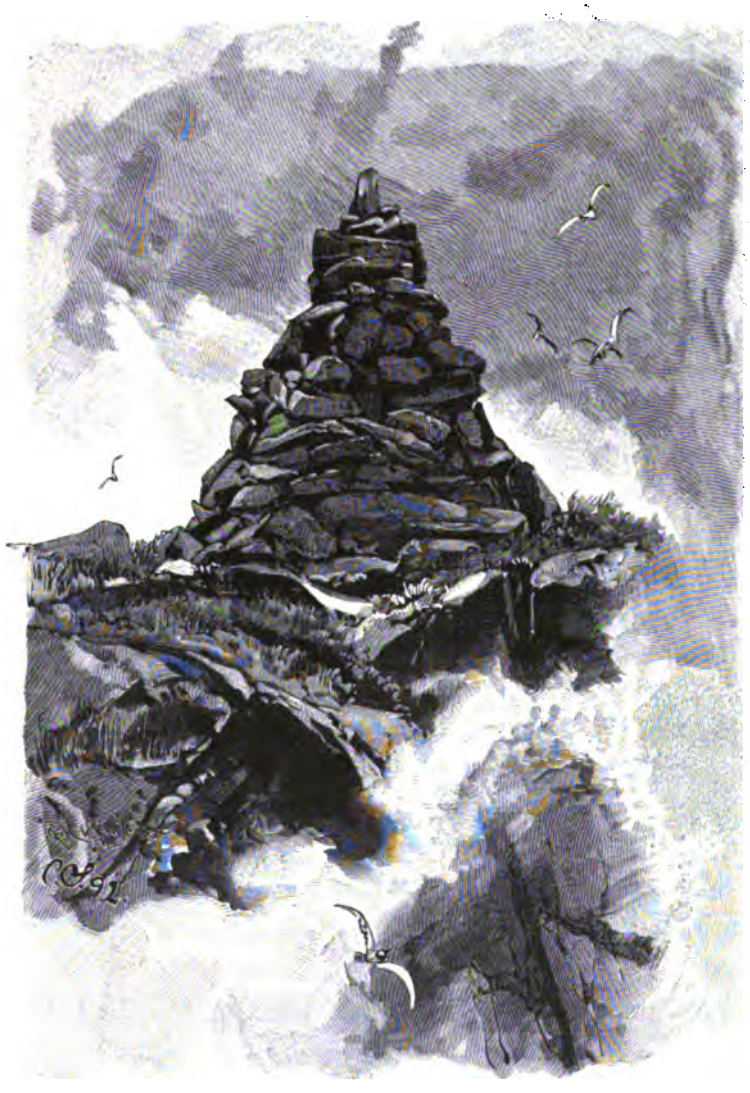
Der Marſch über die Hochfläche hatte den Charakter einer einſamen Wanderung gehabt; in ehrerbietiger Entfernung war

Alles — Hoch und Niedrig — gefolgt, was der Kaiser auf das Nordcap entboten hatte: die Allerhöchste Umgebung, Offiziere, Cadetten und Mannschaften der Kaiserlich Deutschen Schiffe. Der Kaiser schritt allein voran, von Wenigen geleitet, denen es oblag, auf das Ungefähr des Weges zu achten.

Sobald nun Seine Majestät das Haus betreten hatte — es besteht aus einem einzigen Raum — füllte sich dasselbe. Denn ein Jeder der Ankommenden war durchkältet und suchte Schutz vor dem Winde. Es entstand ein Gedränge wie auf einem Hofball, und hier wie dort bewirthete der Kaiserliche Gastgeber die Geladenen.

Seine Majestät hatte vor einem winzig kleinen Tische an der Wand Platz genommen und machte einige Aufzeichnungen, welche der Erinnerung dienen sollten an das Ereigniß, daß, am 22. Juli 1891, zum ersten Mal ein Deutscher Kaiser das Nordcap betreten habe. Auch sollte zum Andenken daran eine Pyramide von Stein errichtet werden. Seine Majestät befahl mir, eine geeignete Stelle dafür auszusuchen, und so wanderte ich denn ins Freie, den Rand des Plateau-Absturzes untersuchend. Der Wind hatte etwas von seiner Heftigkeit verloren, die Nebelhülle lag minder dicht auf der Gebirgsfläche, und durch die charakteristischen Schluchten hindurch, welche zur See niedergehen, eröffnete sich ein Blick auf den Küstensaum des Meeres, seine Klippen und seine Brandung. Die buntschillernde Mannigfaltigkeit polarer Sommernächte hatte ich oft genossen: nun ergriff mich der düstere Ernst dieser Scenerie; und doppelt, weil ich einsam stand.

Als ein passender Platz für den zu errichtenden »Varden« gefunden war, meldete ich dies Seiner Majestät, und nun begann auf Befehl des Kaisers dieser Pyramiden-Bau en minia-



ture. Die Steinmaſſe erhebt ſich auf dem oberen linken Rande einer Schlucht, auf deren rechten die Granitſäule König

Oscar's II. steht; beide Wahrzeichen sind deutlich vom Meere aus erkennbar.

Bald nachdem die »Hohenzollern« in Hornvik zu Anker gegangen war, brachte ein Dampfer aus Hammerfest eine große Anzahl von Passagieren ebendorthin, die ungesäumt das Nordcap erstiegen.

Gegen Morgen um 3 Uhr 15 Minuten trat der Kaiser den Rückweg an, nachdem die gesammte Gefolgschaft zuvor aufgebrochen war. Diese Anordnung geschah aus dem Grunde, damit der Kaiser beim Niedersteigen zu der Einschiffungsstelle nicht etwa von einem Stein getroffen würde. Denn in einer Schlucht kommt es leicht vor, daß durch den Fuß eines der Marschirenden ein Stein losgemacht wird; er stürzt dann zur Tiefe und bedroht die bereits tiefer befindlichen Personen.

Als nun Seine Majestät Sich inmitten der Schlucht befand, erschienen am oberen Rande einige Nachzügler des Hammerfester Dampfers und stiegen ab. Deshalb wandte ich mich gegen den Kaiser und sprach die besorgte Bitte aus, Seine Majestät möchte kurze Zeit verweilen und die Kommenden passiren lassen. Der Kaiser aber sagte mit mildem Ernst: »Wenn Mich ein Stein treffen soll, so trifft er Mich doch. Gehen wir weiter.« Die Bedeutung dieser Worte lernte ich erkennen, als der Kaiser achtundvierzig Stunden später für die Dauer der Reise an das Lager gefesselt wurde.

Seine Majestät setzte um 4 Uhr 5 Minuten Vormittags von Land ab und befand Sich um 4 Uhr 12 Minuten wieder an Bord Seiner Yacht. Während der fast fünfstündigen Abwesenheit war die See niedergegangen, so daß die Einschiffung ohne alle Gefahr blieb. Aber in der Zwischenzeit war das Wetter

eine Zeit lang so ungestüm geworden, daß der Commandant der »Hohenzollern« das ihm unterstellte Schiff durch längeres Verbleiben in der Bucht bedroht sah. Unerwartet trat dann eine Wendung zum Besseren ein.

Am Morgen um 5 Uhr (22. Juli) befahl der Kaiser die Rückreise. Dem Programme nach hätte sie sich sehr inhaltreich gestalten müssen; indeß spottete ihr Verlauf des Programms.

Es war vor Karlsö am Abend des 23. Juli, eines Tages, der nun schon zum dritten Male auf der »Hohenzollern« als ein Festtag gefeiert wurde. Eine improvisirte Theatervorstellung hatte stattgefunden. Der Capitän zur See von Arnim war von Seiner Majestät dem Kaiser zum Flügel-Adjutanten ernannt worden. Am folgenden Tage wollte Seine Majestät einer Wal-Jagd beiwohnen. Die herrliche Erinnerung an das Ersteigen des Nordcaps war noch lebendig, neue Eindrücke sollten folgen, nach kurzem Regenfall heiterte das Wetter bereits wieder auf. Alles war eingestimmt auf Freudigkeit und Harmonie.

Der Kaiser trat aus dem großen Deckſalon auf den verhältnißmäßig schmalen Raum vor der Railing. Zu beiden Seiten Seiner Majestät befanden sich Herren des Gefolges. Die Conversation war sehr lebhaft, und als Sich der Kaiser einmal in rascher Bewegung von der einen Gruppe zu der anderen wandte, glitt der stützende Fuß auf der glatten Fläche des regenbenetzten Decks. Die übermäßige Muskel-Anstrengung, durch welche der Kaiserliche Herr dem drohenden Fall vorzubeugen strebte, hatte eine Dislocation der rechten Kniescheibe zur Folge. Der Leibarzt Dr. Leuthold eilte herbei, veranlaßte, daß Seine Majestät liegend verharrte, und legte alsbald den Gypsverband an.

Die ärztliche Kunſt bewährte ſich glänzend. Aber ihre werthvollſte Ergänzung erhielt ſie dadurch, daß der Kaiſer ruhig und ſtandhaft das Mißgeſchick ertrug, in welches Er Sich als in eine höhere Fügung ergab.

Vierzehntes Kapitel.

Für die vierte Kaiſerliche Reiſe nach Norwegen war urſprünglich ein längerer Zeitraum ins Auge gefaßt worden, als ſpäter dafür verwandt werden konnte. Das Programm ſollte einen Rahmen von 40 Reiſetagen ausfüllen und ſich zu einem Theil in nahezu unbekannten Gegenden abſpielen. Dieſe Gegenden, unter welchen die Inſeln Oſt- und Weſt-Vaagö (Lófoten), die Inſel Hadſelö (Veſteraalen), der Tys-Fjord und ſeine Verzweigungen genannt werden mögen, ſind allerdings nicht abſolut als Terra incognita anzuſehen, ſchon weil ſie von Norwegern bewohnt ſind, wohl aber relativ für alle Menſchen, welche nicht dort wohnen.

Hat man sich durch Augenschein von der Lage der Dinge daselbst überzeugt, so muß man eingestehen, daß in jenem hohen Norden viel mehr Gesittung und Comfort zu finden sind, als man erwartete. Aber wegen der Größe des Landes, und weil fast alle Verbindungen zu Schiff vermittelt werden, ist das Reisen daselbst schwierig, kostspielig und zeitraubend. Ein System von Local-Dampfern befährt zwar gewisse Linien und führt an abgelegene Siedelungen, die einen natürlichen Ausgangspunkt für die landschaftliche Erforschung bilden könnten; indeß der kleine Dampfer setzt den Reisenden wohl aus, erwartet aber nicht seine Rückkehr, und Monate können vergehen, bis man wirklich gesehen hat, was untersucht werden sollte.

Durch meine Beziehungen zu angesehenen und entgegenkommenden Bewohnern des norwegischen hohen Nordens — ich nenne hier die Herren J. Giaever, M. Ekroll, Maler Gunnar Berg, Ingenieur Hjelmar Conradi — war ich wohl hinreichend orientirt, um Seiner Majestät dem Kaiser bereits im Februar 1892 bestimmte Vorschläge über das Reisegebiet zwischen 67° und 70° N. unterbreiten zu können, aber nicht im Stande, diese Vorschläge eher im Einzelnen auszuarbeiten, als bis ich an Ort und Stelle gewesen war.

Deshalb begab ich mich vier Wochen, ehe der Kaiser Seine vierte Nordland-Fahrt antrat, im Allerhöchsten Auftrage direkt nach den Lófoten und bereiste während des Juni 1892 das Explorations-Gebiet des Kaiserlichen Programms. Die Punkte, welche ich aufsuchte, theilen sich in folgende zwei Gruppen:

I.

1. Trold-Fjord auf Ost-Vaagö.
2. Insel Hadselö.

3. Higrafs-Fjord und Higrafs-Eyd auf Oſt-Vaagö.
4. Die Inſel Veſt-Vaagö.
5. Nus-Fjord (Flakſtadö).
6. Die Fjords bei Reine (Moskenaesö).

II.

7. Engelö (Paſtor Wislöff) und der Berg Präſtekone-Tind (600 m).
8. Sag-Fjord und die Binnenſeen (die Sag-Vandene).
9. Die Landzunge zwiſchen Sag- und Tys-Fjord.
10. Tys-Fjord und ſämmtliche Neben-Fjords.
11. Ofoten-Fjord und die Seiten-Fjords Skjomen und Rombakken.

Dieſe Reiſe konnte nur dadurch in der gegebenen Zeit ausgeführt werden, daß mir in Svolvaer (Oſt-Vaagö) der kleine Dampfer »Vaagar« zur Verfügung ſtand, der ſpäter auch vorübergehend in den Kaiſerlichen Dienſt geſtellt wurde. Herr M. Ekroll, deſſen Familie auf Skraaven (Lófoten) anſäſſig iſt, begleitete mich während der ganzen Reiſe, und war dazu auserſehen worden, Seiner Majeſtät dem Kaiſer als ſpezieller Führer in dem Gebiete ſeiner Heimath zu dienen; ſeine ſehr gründliche Kenntniß des Landes und der Leute war mir von beſonderem Werth und lieferte alles Material, aus deſſen Bearbeitung das Programm hervorging.

Der Schwerpunkt des Programms lag in der Wal-Jagd bei Skaarö. Desgleichen legte Seine Majeſtät auch Gewicht auf die Renthier-Pürſchen, welche auf der Inſel Andammen abgehalten werden ſollten.

Ehe dieſes nördlichſte Gebiet der vierten Reiſe erreicht wurde, ſtattete Seine Majeſtät den Lófoten und Veſteraalen einen Beſuch ab.

Die Ausſicht vom Digermulen-Kollen oder der Panorama-Höhe*) war klar, das Wetter warm. Analog günſtige Verhältniſſe wurden angetroffen, als Tags darauf die Fahrt durch den Raft-Sund ging und in Stokmarknäs auf Hadſelö Karriols beſtiegen wurden. Eine prachtvolle Straße läuft hier längs des Geſtades, zwiſchen Torfmooren, Birkenwäldern und üppigen Wieſen. Linker Hand dehnte ſich das Meer, im Reflex des Himmels blau erglänzend; aus ihm erhoben ſich die ſteilen Felsberge der Inſeln, beſonders herrlich anzuſchauen: diejenigen von Oſt-Vaagö.

Darauf änderte ſich das Wetter, und die Landfahrten durch Veſt-Vaagö wurden aufgegeben. Desgleichen mußte auch ſpäter der Beſuch des Tys-Fjord und der Engelö ausfallen, da auf die ſchönen Tage bei Andammen, Skaarö und im Lyngen-Fjord ſehr ſchlechtes Wetter folgte.

Damit nun doch etwas von meiner, im Allerhöchſten Auftrage ausgeführten Recognoscirungs-Reiſe direkt in das Buch übergehe, ſo ſei hier der Lichtdruck einer Photographie gegeben, welche ich am 18. Juni 1892 aufnahm; ſie zeigt den ſchroffen Sted-Tind, mit ſeinem Abfall gegen den gleichnamigen Seiten-Fjord des Tys-Fjord; der mit einem Blick zu überſehende Felshang mag 1100 m Höhe haben.

Die ſchöne Landſchaft um Bodö lag im Nebel, als Seine Majeſtät der Kaiſer am 10. Juli (Vollmond) bis an das Ende

*) Durch einen Druckfehler iſt die Höhe auf Seite 317. 318. 319 mit 450 m angegeben. Es muß 350 m heißen.

Der Sted-Tind im Gebiete des Tys-Fjord.
Die „Vaagar" im Vordergrund.

des Salten-Fjord fuhr, um, von einer Höhe aus, den Salten-Strom zu betrachten. Das Strom-Phänomen bot nichts Ueberwältigendes dar, bewirkte vielmehr jene Enttäuschung, welche eine Reaction hochgespannter Erwartungen ist. Dazu kam noch, daß in Folge des kalten, regnerischen Wetters ein Zug von Freudlosigkeit durch die Natur ging, welcher allein genügt hätte, jeden Aufschwung der Bewunderung zu Boden zu halten. Immerhin handelte es sich um ein Strömen gewaltiger Wassermassen, und wenn man zum Uferrand niederstieg, so hatte man einen ähnlichen Eindruck, als wenn man in den Rheinstrom bei Basel blickte.

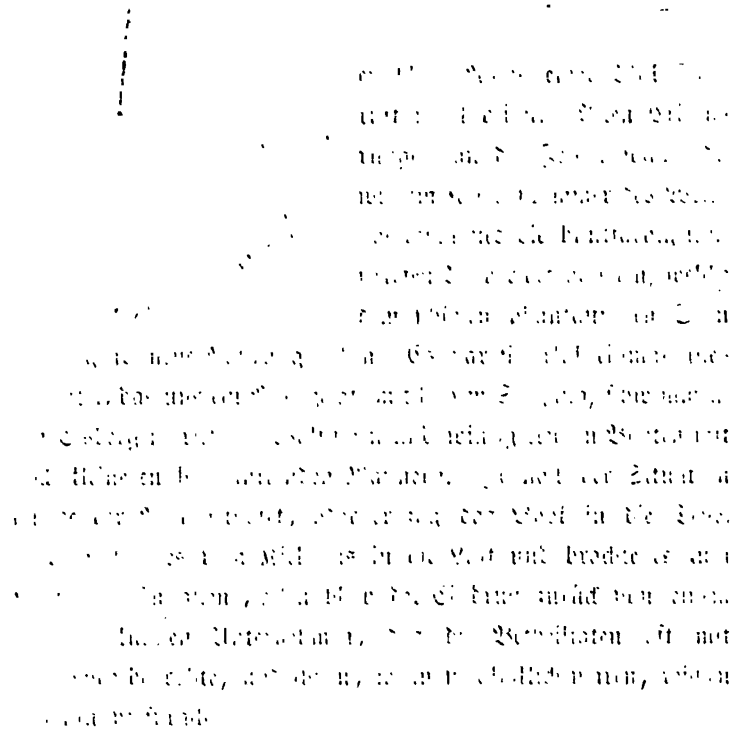
Auf Küsten-Bewohner wird nun eine Strömung, wie die des Rhein, stets Eindruck machen, und ich finde es ganz begreiflich, daß von dem Salten-Strom in allen Segel-Anweisungen viel Wesens gemacht wird.

Der Vollständigkeit wegen mag angeführt werden, daß die Fluth-Erscheinung erst zwei Tage nach Vollmond am stärksten sein soll. Der Effekt auf das Auge wird kaum ein anderer werden. Analoges findet auch an anderen Orten der Erde statt. Bereits Laplace bemerkt in seiner Exposition du Système du monde, daß sich für Brest das Maximum der Fluth erst anderthalb Tage nach der Syzygie einstellt, und daß Aehnliches für alle Häfen Frankreichs gelte.

Von Bodö aus ging die Fahrt nordwärts über Tromsö zu den Jagdgründen der Renthier-Pürschen und des Walfanges.

Der bloße Name einer Wal-Jagd ruft wohl bei uns Allen Erinnerungen an die Zeiten wach, da wir im Kerzenſchimmer des Weihnachtsbaumes die buntfarbig illuſtrirten Bücher betrachteten, welche dem ſchönen phantaſtiſchen Sinn der Jugend neue Nahrung gaben. Es war ſicherlich einmal eines darunter, das uns ein Meer zeigte mit hohem Seegang, ſchwimmenden Eisbergen, rieſigen Walfiſchen und winzig kleinen Booten mit noch kleineren harpunirenden Männern. Je nach der Situation wurde der Wal getödtet, oder er zog das Boot in die Tiefe, oder er hob es vom Kiel aus in die Luft und brachte es zum Kentern. In allen Fällen blieb der Eindruck zurück von einem überaus kühnen Unternehmen, das die Betheiligten oft mit dem Tode bedrohte, und ihnen, wenn ſie glücklich waren, reichen Gewinn verſprach.

[illegible] Y. „Kaiseradler" vor Karlsö.



S. M. Y. „Kaiseradler" vor Karlsö.
(Mitternacht)

Es ist daher ganz natürlich, daß wir noch als erwachsene Männer an diesen Vorstellungen der weit zurückliegenden Jahre festhalten; und manch Einer mag besorgt das Haupt geschüttelt haben, als es hieß, daß der Deutsche Kaiser Sich auf den Walfang begeben würde. In der That gehörte auch ein gewisser Muth dazu, Seiner Majestät einen Vorschlag zu unterbreiten, dem — wenn er mißlang — falsche Deutungen wohl kaum erspart bleiben konnten. Trotzdem wurde der Vorschlag gemacht, weil die begründete Ueberzeugung da war, daß der Allerhöchsten Person Gefahr nicht drohte. Bequemer ist es freilich, sich jeder Verantwortung so viel wie möglich zu entziehen; aber alsdann hätte der Kaiser auch nicht Vorgänge beobachten können, welche einzig in ihrer Art sind und eine unauslöschliche Erinnerung hinterlassen sollten.

Das Verdienst um die glückliche Durchführung der Kaiserlichen Wal-Jagd gebührt Herrn Johannes Giaever auf Skaarö, dem Director der Anglo-Norwegian Fishing Company. Derselbe hatte bereits im Frühjahr 1891 mündlich mit mir in Berlin conferirt und alle Vorkehrungen für die auf den 23. Juli desselben Jahres festgesetzte Ankunft des Kaisers vor Karlsö getroffen. Aber seine beiden Wal-Dampfer mußten unverrichteter Sache umkehren, aus den bereits erwähnten zwingenden Gründen. Seine Majestät ließ indessen Herrn Giaever zum Ausdruck bringen, Er hoffe, im nächsten Jahre wiederzukehren.

Und so geschah es!

Mit der Pünktlichkeit, welche waltet, wenn der Deutsche Kaiser in Seinen Landen die Pflichten des Herrschers übt, fiel der Anker des »Kaiseradler« vor Karlsö zu der in Berlin festgesetzten Stunde: am 12. Juli, 2 Uhr Nachmittags. Die beiden Wal-Dampfer des Herrn Giaever, der »Duncan Grey«

und die »Nancy Grey« lagen unter Dampf im Flaggenſchmuck da und ſalutirten das Kaiſerſchiff. Herr Giaever kam ſofort langſeit, und in einer einſtündigen Conferenz, an welcher der Commandant Herr von Arnim und der Capitän zur See

Die beiden Wal-Dampfer.

Freiherr von Senden vornehmlich betheiligt waren, wurden alle Feſtſetzungen getroffen.

Nachdem Seine Majeſtät die Meldung über die Vorſchläge entgegengenommen und gebilligt hatte, blieb nun nichts mehr ungewiß, als das, worüber der Menſch keine Beſtimmung hat: Wetter und Wale.

Indeſſen waren die Anzeichen für das Wetter günſtig. Zwar ſtand noch eine ziemlich hohe Dünung in dem offenen Meere, aber von dem Himmel, der uns achtundvierzig Stunden lang ein monotones Grau gezeigt hatte, leuchtete wiederum ein reines Blau hernieder und übergoß das inſelumſetzte Meer mit dem Purpur einer tieferen Nüance. Es herrſchte Klarheit ringsum, und deutlich erhob ſich über der ſcheinbar glatten See in 10 bis 12 Seemeilen Entfernung die großartige, mit Recht geprieſene Alpenkette von Lyngen; die nahe Karlsö dagegen bot den Anblick eines ſanften grünen Hanges dar, aus welchem

Buſchwerk, ſaftige Wieſen und gelbe Ranunkeln aufſproſſen, auf deſſen Vorland Wohnſtätten und eine Kirche in anmuthender Ruhe dalagen. Größere und höhere, etwas ferner gelegene Inſeln verdeckten den natürlichen Horizont gegen Norden, Weſten und Süden und zeichneten ihre Profillinien in wechſelnder Eigenart an dem Firmament. Die ganze Schönheit einer polaren, ſee-durchflutheten Gebirgslandſchaft trat hier in die Erſcheinung, und ihre Eigenthümlichkeit wurde noch ſtärker herausgehoben durch jenen Silberton der Beleuchtung, der dem Mondenlicht verwandt iſt, durch die kühle Temperatur der Luft und durch die heiße Strahlung der Sonne.

Von jeher hat der Kaiſer dieſem Punkte des nordiſchen Archipels eine beſondere Vorliebe zugewandt. Schon drei Jahre zuvor, an demſelben Tage, wo die »Hohenzollern« vor dem Nordcap drehen mußte, betrat Seine Majeſtät am ſpäten Abend das Land und erſtieg die Ausſichtshöhe von Karlsö. Wie damals, ſo ſchritt auch jetzt der Kaiſerliche Herr über die Blumenwieſen der Inſel und durch ihr Birkengebüſch, und erfreute Sich an dieſen Spenden der gütigen Natur.

Auf der Höhe enthüllt ſich eine überraſchend großartige Ausſicht. Wir fanden hier noch den niedrigen »Steinmann« vor, der am 18. Juli 1889 als Denkzeichen errichtet worden war. Die Bewohner von Karlsö hatten dafür geſorgt, daß er intakt blieb, und daß das Blatt, auf welchem der Kaiſer damals Seinen Namen ſchrieb, noch heut unverſehrt an der alten Stelle liegt. Am Abend des 22. Juli 1892 wurde ein neuer, viel größerer Steinmann errichtet, theils aus Gneiß-Blöcken, theils aus Stücken von Marmor, der in Karlsö anſteht.

Nach anderthalbſtündigem Aufenthalt verließ Seine Majeſtät die Höhe, aber nicht, um an Bord zurückzukehren, ſondern um

das ſpäte Mittagsmahl im Freien einzunehmen. Etwa 100 Fuß über dem Seeſpiegel war von Matroſen unter Leitung des Erſten Offiziers ein Zelt auf der grünen Berglehne errichtet, und war von Bord des »Kaiſeradler« Alles heraufgeſchafft worden, was für ein ſolches improviſirtes Feſt nöthig ſchien. Geladen waren, außer dem Allerhöchſten Gefolge und den ſtändigen Gäſten Seiner Majeſtät, die Commandanten und Offiziere ſowohl der Kaiſerlichen Yacht wie des Begleitſchiffes: S. M. S. »Siegfried«.

Mittagsmahl auf Karlsö.

Wir ſpeiſten wie die alten Griechen: liegend, und ſahen wie dieſe auf ein blaues Meer zu unſeren Füßen. Als der Aufbruch erfolgte, ſtand ich unter dem Eindruck, daß das Gaſtmahl des Plato nicht fröhlicher verlaufen ſein konnte, als unſeres, welches 32 Breitegrade nördlicher und bei einer Temperatur von 8,5° C. ſtattgefunden hatte.

Erſt um 10 Uhr Abends kehrte der Kaiſer an Bord zurück. Da aber die helle Nacht ſo heiter blieb, wie der helle Tag, ſo

befahl Seine Majeſtät eine halbe Stunde vor Mitternacht, daß die Dampf-Pinaß klar gemacht würde, und begab Sich mit derſelben nordnordöſtlich bis zu dem Punkte, wo der Blick gegen Norden frei über das Meer ſchweifen kann. Hier ſtand die Sonne unverhüllt, erreichte den tiefſten Punkt ihrer Bahn noch über dem Horizont und warf ihr blendendes Bild zurück von den tauſendfältig ſpiegelnden Flächen einer bewegten See.

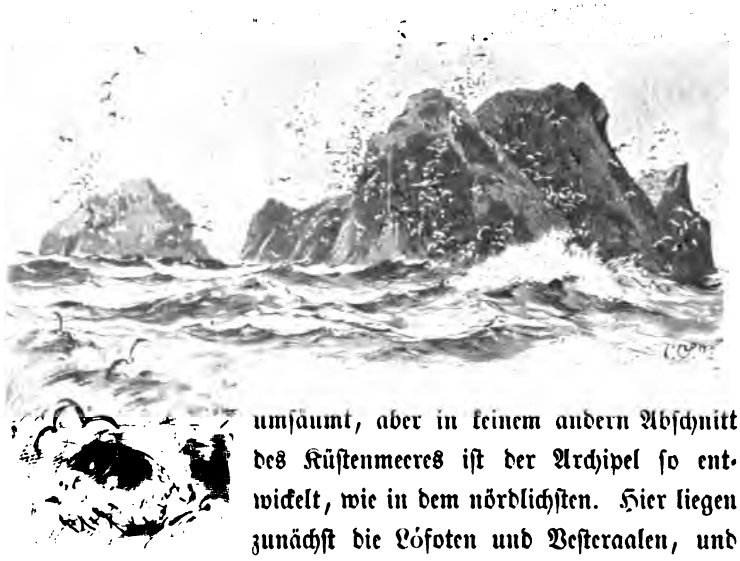
Die Dünung war nicht unbeträchtlich, und dieſer Umſtand entſchied über die Reihenfolge der Unternehmungen, welche den nächſten Tagen ihren beſonderen Stempel geben ſollten. Denn es handelte ſich nicht allein um das große Ereigniß eines Walfanges, ſondern auch um Kaiſerliche Renthier-Pürſchen. Dieſelben ſollten auf der Inſel Andammen ſtattfinden; und zwar ſogleich, d. h. am 13. und 14. Juli. Behielt das Wetter ſeinen beſtändigen Charakter, ſo war zu erwarten, daß der für den 15. Juli angeſetzte Walfang von Erfolg gekrönt werden würde.

Wir wiſſen ja Alle, daß die Erreichung eines Zieles nie durch uns allein, ſondern auch noch durch Kräfte beſtimmt wird, über welche weder Energie noch beſonnene Klugheit etwas vermögen. Was immer uns gelingen mag, niemals verdanken wir es ausſchließlich uns, ſtets nur einer Combination unfaßbarer höherer Gewalten mit unſeren eigenen Willenskräften. Dieſe Erkenntniß, wenn ſie uns recht durchdringt, läßt bei jedem Erfolg ein Gefühl tiefer Dankbarkeit aufſpringen, und mit dieſem veredelt ſich auch die Erinnerung an jedes glückliche Gelingen. Ein ſolches Gefühl ergreift mich jetzt, wo meine Phantaſie ſich ausmalt, wie Regenſchauer, hochgehende See und Sturmwinde die feinſt ausgeklügelten Pläne und ſorgſamſt vorbereiteten Unternehmungen einem Kartenhaus gleich hätten über den Haufen werfen können, und ich preiſe das

Geſchick, das Alles zum Beſten wandte und dem Kaiſerlichen Herrn neue Eindrücke ſchaffte, Eindrücke von ſpannenden Begebenheiten inmitten einer großartigen Scenerie.

Abſichtlich habe ich vermieden, den Leſer durch Aufzählung geographiſcher Orts- und Inſelnamen zu ermüden, die ich ja ſelbſt erſt der Karte hätte entnehmen müſſen, um ſie vermuthlich bald wieder zu vergeſſen. Für die Vorſtellung ſind allgemein gehaltene Angaben wirkungsvoller, und dieſe laſſen ſich in folgende Worte faſſen.

Die atlantiſche Küſte Norwegens iſt zwar in ihrem ganzen Verlauf, vom 59. Breitegrade an bis zum Nordcap, von Inſeln



umſäumt, aber in keinem andern Abſchnitt des Küſtenmeeres iſt der Archipel ſo entwickelt, wie in dem nördlichſten. Hier liegen zunächſt die Lófoten und Veſteraalen, und daran ſchließt ſich in nordöſtlicher Richtung der Archipel, welcher bereits dem Eismeere angehört und als deſſen Mittel-Linie der 70. Breitegrad betrachtet werden darf. Zwiſchen den großen Inſeln (Senjen, Kvalö, Ringvadsö, Reinö, Vannö, Arnö)

ſchieben ſich kleinere ein: das liebliche Karlsö, Andammen, die wild geſtaltete Juglö und Skaarö mit ſeinem Wal-Etabliſſement.

Inmitten all der vielen Sunde und aufeinander gelagerten Bergprofile geht der Ueberblick ſo ſehr verloren, daß nicht einmal die Eingeborenen auf die topographiſchen Fragen des forſchenden Fremdlings Antwort zu geben wiſſen. Selbſt einem Local-Lotſen ſind die Namen meiſt fremd; er kennt nur die Punkte, nach denen er den Curs beſtimmt.

In dieſem Wirrſal von Inſeln ſehr verſchiedenen Charakters: bewachſen, kahl, ſchneebedeckt, wildzerriſſen, wellig-gerundet, lief die Kaiſerliche Yacht bald hin, bald her und ankerte abwechſelnd vor Karlsö, vor Andammen und Skaarö.

Karlsö wird — wie ſchon früher erwähnt wurde — vom 70. Breitegrade durchſchnitten und liegt eingeklemmt zwiſchen zwei der oben genannten großen Inſeln. Andammen und Skaarö ſind gleich weit von Karlsö entfernt, zwölf Seemeilen in gerader Linie, und die Sehſtrahlen dorthin bilden etwa einen rechten Winkel. Skaarö liegt NNE, Andammen WNW von Karlsö.

In der Frühe des 13. Juli fuhr die Kaiſerliche Yacht nach Andammen und verblieb daſelbſt bis zum Abend des 14. Juli. Während dieſer Zeit unternahm Seine Majeſtät zwei Pürſch-Jagden auf Renthiere.

Fünfzehntes Kapitel.

Eine Insel des nördlichen Eismeeres wurde also für die Tage des 13. und 14. Juli zu einem Kaiserlichen Jagdgrund. Andammen liegt nicht isolirt, sondern wird umgeben von größeren Schwestern, ist etwa 2 Stunden lang und halb so breit, besitzt eine nordwestlich gerichtete Längsaxe und steigt bis zu 300 m über dem Seespiegel auf: ohne Baum, ohne Strauch, und doch geschmückt mit dem wirren Durcheinander einer grünenden und blühenden Fjeld-Vegetation.

Bekanntlich ist das südliche Norwegen reicher an wilden Renthieren, als das nördliche, durch welches die Lappen ihre

nach Tauſenden zählenden Herden treiben. Man begegnet, wie beiſpielsweiſe auf den Höhen um Hammerfeſt, wohl zuweilen Renthieren, die in völliger Freiheit zu leben ſcheinen; aber ſie haben ſich nur von ihrer Herde getrennt und ſind in ihrem Verhalten den wilden Renthieren durchaus unähnlich. Denn letztere ſind auffallend ſcheu und unruhig, halten ſich jedoch in Rudeln; nur die alten Hirſche ſondern ſich ab.

An dem erſten Jagdtage begab Sich Seine Majeſtät gegen halb Elf Uhr an Land, begleitet von Herrn Giaever, von dem Eigenthümer der Inſel, welcher Führerdienſte leiſten ſollte, und von dem Leibjäger.

Das Wetter war klar und freundlich. Wir ſahen, wie der Kaiſer den Hang der Inſel erſtieg, während gleichzeitig an einer anderen Stelle Renthiere auf einem Schneefleck ſichtbar wurden. Es war noch nicht eine Stunde vergangen, als Seine Majeſtät bereits zu Schuß kam. Im Hinblick auf die immerhin große Ausdehnung der Inſel und die geringe Zahl der vorhandenen Thiere mußte man eingeſtehen, daß das Jagdglück dem Erlauchten Waidmann hold war.

Ueber den Hergang kann ich abſolut authentiſchen Bericht erſtatten. Mit Allerhöchſter Genehmigung darf ich die Eigenen Worte Seiner Majeſtät des Kaiſers hier wiedergeben:

„Der aufſteigende Weg führte an einen Felsvorſprung. Ich näherte Mich demſelben mit Vorſicht und erblickte hinter demſelben ein Rudel von 20 bis 25 Renthieren; Ich recognoscirte dasſelbe und ſah 2 Hirſche, welche ſchießbar erſchienen; Ich ließ Mir die einläufige Repetirbüchſe (Kaliber 11) reichen und ſchoß auf 100 Schritt den ſchwächeren der beiden

Hirſche, der beſſer ſtand, — etwas hinter dem Blatt. Der Hirſch zeichnete, wurde flüchtig und nahm das Rudel etwa 40 Schritt mit. Darauf drehte dasſelbe ganz unerwarteter Weiſe wieder um, kam auf Mich zurückgelaufen und machte in der Entfernung von 80 Schritt einen Augenblick Halt; da kam der ſtärkere Hirſch frei vom Rudel und wurde geſchoſſen. Der erſte Hirſch war mittlerweile zuſammengebrochen und verendet. Der zweite Hirſch zeichnete auf den Schuß, drehte aber um und wollte flüchtig werden; deshalb ſchoß Ich noch einmal und ſtreckte damit den Hirſch. Der Vorgang fand in einer Schlucht ſtatt, von welcher der Felsvorſprung ein Stück der Einfaſſung war; am Ausgang derſelben fand ſich Schnee und Schmelzwaſſer".

Seine Majeſtät fügte dieſen Worten hinzu, daß im Verlauf des Tages nichts weiter gefunden wurde, und daß ſich nur einmal noch ein Rudel in ſehr weiter Ferne gezeigt hätte.

Nach ſechsſtündiger Abweſenheit kehrte der Kaiſer an Bord zurück. Die Eindrücke des Tages waren ſo freundliche geweſen, die Jagd mit ihren Aufregungen und Anſtrengungen hatte dem Kaiſer ſo viel Vergnügen bereitet, daß Seine Majeſtät für den folgenden Tag eine zweite Pürſch-Jagd in Ausſicht nahm.

Damit Herr Carl Saltzmann und der Verfaſſer Gelegenheit fänden, das Terrain kennen zu lernen, Zeichnungen, photographiſche Aufnahmen und Beobachtungen allgemeiner Art zu machen, hatte Seine Majeſtät die Gnade gehabt, uns für den

zweiten Jagdtag zur Begleitung zu befehlen. Wir waren die Einzigen unter dem Gefolge und den Gästen, welche selbst nicht Jäger sind; wir konnten also »unbeirrt durch Sachkenntniß« uns ganz der schönen Aufgabe widmen, die uns gestellt wurde.

Zu derselben Zeit, wie Tags zuvor, setzte der Kaiser vom Schiff ab und betrat um 10 Uhr 24 Minuten Vormittags den Boden des Eilandes, da wo ein weißer Strand von Muschelsand dem Auge schon von Weitem entgegenleuchtet. Die Insel steigt fast ohne Vorland auf, in ziemlich steiler Böschung, deren Gras- und Moos-Teppich nur an wenigen Stellen von dem anstehenden Gneißgestein durchbrochen ist. Das Gebirge durfte mit einem Wall verglichen werden, dessen Seiten etwa nach Nordost und Südwest gerichtet sind, dessen Kammlinie der Längsaxe gleich läuft und wellig auf und nieder geht, so daß sanfte Kuppen und Einsattelungen entstehen. Nach der Höhe zu wird die Vegetation dürftiger, erstirbt aber nicht; es fehlt ihr keiner der Bestandtheile, aus denen das Pflanzenkleid nordischer Fjelds zusammengewebt ist: Gräser, Moose, Kräkelbeeren, Ericaceen, Sumpf-Heidelbeeren, Krüppel-Weiden, Wachholder und die Netzdecken der Betula nana, Schachtelhalm und Lykopodium: keine dieser Charakterpflanzen fehlt; und darin eingestreut bemerkt man goldglänzende Ranunkeln, Vergißmeinnicht, Alchemilla, Molte-Beere, Farne, die Cornus suecicia, Geranien, eine charakteristische Crassulacee: die Rhodiola rosea, Parnassia, die schöne polsterbildende Silene und das gelbe Veilchen. Damit ist die Liste keineswegs erschöpft. Es ist nur angeführt, was zu jener Zeit am meisten ins Auge fiel.

Der Kamm des Inselgebirges blieb an unserer Linken, d. h. der Weg hatte etwa nordwestliche Richtung, die Richtung gegen das offene Meer.

Nach einem Marſch von 40 Minuten beobachtete der Kaiſer die erſten Renthiere; ſie befanden ſich in der Höhe und zeichneten ihr Profil gegen den Himmel. Seine Majeſtät beabſichtigte, die Höhe zu gewinnen und in einer nach links biegenden Curve Sich an das Wild heranzupürſchen.

Der Anſtieg geſchah ſchnell, während der Blick über Meer und Inſeln ſich eben ſo ſchnell erweiterte und an Großartigkeit gewann. Gegen Mittag war der Culminations-Punkt in etwa 300 m Höhe erreicht.

Hier dehnte ſich das Terrain wellig aus, und boten die aufſtehenden Buckel von Gneiß Deckung. Hier war auch das graue, verzweigte Renthier-Moos vorhanden. Eine Inſel im Süden, durch einen ſchmalen Meeresarm tiefblauen Waſſers von Andammen getrennt, wurde nun auf der anderen Seite ſichtbar. Sie hatte bereits Tags zuvor die Aufmerkſamkeit Seiner Majeſtät erregt wegen ihrer, für norwegiſches Gebirge kennzeichnenden Keſſel- oder Krater-Formation. Solcher Krater lagen drei neben einander, mit der durchbrochenen Wandung gerade gegen uns gewandt.

Als wir uns wenige Schritte auf der Fläche fortbewegt hatten, wurden in ſüdlicher Richtung, in etwa 1000 Schritt Entfernung und 50 m tiefer, zehn äſende Renthiere conſtatirt, offenbar dieſelben, welche während des Aufſtiegs auf dem Kammprofil geſtanden hatten.

Der Kaiſer verharrte in liegender Stellung, der Leibjäger daneben; aber die Thiere verließen den Aeſungsplatz nicht. Nachdem anderthalb Stunden verfloſſen waren, wurden ſie nach der Höhe zu flüchtig, und der Kaiſer folgte ihnen, erſt niederſteigend und dann der Höhe Sich zuwendend. An einer geeigneten Stelle hatte Seine Majeſtät von Neuem eine gedeckte Stellung ein-

genommen, als plötzlich die Renthiere über der Kammlinie erſchienen und in weitem Bogen über dem Südweſt-Hang daherſprangen, auf welchem der Kaiſer Sich befand.

Um 1 Uhr 47 Minuten Nachmittags erfolgte der erſte Schuß, um 1 Uhr 49 Minuten der letzte. Ein Thier lag auf der Strecke; es war flüchtig und aus der Entfernung von

Renthier-Jagd.

160 Schritt erlegt worden; das zweite Thier war krankgeſchoſſen und wurde nicht gefunden.

Es iſt allgemein bekannt, daß der Kaiſer nicht nur ein waidgerechter Jäger, ſondern auch ein Schütze erſten Ranges iſt. Schon in dem Bericht über die erſte Nordland-Fahrt habe ich erzählt, daß der Kaiſer, vom Schiff aus, zwei Möven im Fluge mit der Kugel geſchoſſen hatte.

Die Jagd ſollte nun vorläufig abgebrochen werden, und Seine Majeſtät begab Sich um 2 Uhr Nachmittags in halbſtündiger Wanderung nach Südoſt an die Stelle, wo das

Frühstück stattfinden sollte. Sie lag 200 m hoch und eröffnete einen Blick über beide Hänge der Insel, den Archipel und das Festland; auch das holmenreiche Meer im Westen lag unverdeckt da. In der Tiefe ruhte der »Kaiseradler«, auf dem Wasser neben ihm das Torpedoboot, welches während der Jagd den Kurier von Tromsö gebracht hatte.

So traten selbst hier oben, in der idyllischen Ruhe der stillen Insel, Regenten-Pflichten an den Monarchen heran; denn mit unerbitterlicher Pünktlichkeit erschien der Bote, welcher Seiner Majestät eingelaufene Briefe und Telegramme überbrachte. Erst nachdem der Kaiser Kenntniß von dem Inhalt genommen hatte, durfte Derselbe in vollen Zügen genießen, was diese norwegische Natur allein zu bieten vermochte; Sich rückhaltlos den Eindrücken einer Landschaft hingeben, die durch ihre Besonderheit Sein Auge gefesselt hielt.

Der Kaiser saß auf einem Felsblock, dicht unter dem Kamm der Insel, den Blick nach Westen richtend; eine vom Boden genommene Steinplatte aus Gneiß diente Ihm als Tisch; das silberne Trinkgeschirr stand zur Seite auf dem grünenden Boden. Um und um herrschte eine beglückende Ruhe; heiter und angeregt blieb das Gespräch.

Das lange ruhige Verweilen nach den vorangegangenen Anstrengungen der Jagd ließ die Eindrücke der Natur mächtiger wirken. Es war in der That nicht anders, als ob man, inmitten der Gletscher, auf einer Felsinsel säße und versenkte sich in die berauschenden Träume des Hochgebirges; was dort die hochaufragenden Gipfel und weiten Gletscherbecken sind, das war hier die See, deren weiter Horizont der Situation ihre Größe gab.

Der Kaiser schien über dieser schönen Stunde der Jagd vergessen zu haben. Das Renwild ist auch nicht edel genug,

um einen Waidmann, wie Kaiſer Wilhelm II., länger zu feſſeln, als nöthig iſt, damit das Neue und Eigenthümliche der Jagd erkannt werde. Sie darf verglichen werden mit einer ſchwierigen

und intereſſanten Beſteigung, deren Zielpunkt nur eine mäßige Ausſicht darbietet.

Deshalb hatte Seine Majeſtät in Abſicht, die Büchſe nur dann noch einmal in die Hand zu nehmen, wenn einer der bereits geſtern geſpürten, alten Hirſche in waidgerechte Schußweite kommen ſollte. Die vorſichtigen Thiere hielten ſich jetzt aber in der Nähe des Strandes auf, weil ſie die Gefahr in der Höhe witterten; und ſo wandte Sich Seine Majeſtät nach einem neuen, einſtündigen Pürſchgang dem Heimweg zu, der um ſechs Uhr Abends begann.

Die ſteilen Grashänge, welche zur See niederführen, wurden

ſchnell paſſirt, und vierzig Minuten ſpäter betrat der Kaiſer den weißen Muſchelſtrand der Einſchiffungsſtelle.

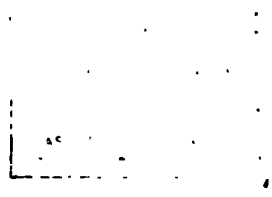
Die Jagd hatte länger als acht Stunden gewährt. An Bord erwarteten Seine Majeſtät Regierungsgeſchäfte; denn der eingetroffene Courier mußte ohne Säumen expedirt werden.

Kaiser Wilhelm II. in Seinem Arbeits-Cabinet,
an Bord A. S. Y. „Hohenzollern."

THE NEW YORK
PUBLIC LIBRARY

ASTOR, LENOX AND
TILDEN FOUNDATIONS.

Ehrenpforte aus Wal-Kiefern,
errichtet zur Begrüssung Kaiser Wilhelm's II. auf Skaarö.



Sechzehntes Kapitel.

obald Seine Majestät von Andammen an Bord zurückgekehrt war, wurden die Anker gelichtet. Unser Ziel war Skaarö, und dort trafen wir eine halbe Stunde vor Mitternacht ein. Herr Giaever und ich gingen sofort an Land, an die Stelle, wo sich das Wal-Etablissement und das Wohnhaus erheben. Zu letzterem führte von der Landungsstelle aus ein Kiesweg; in seiner Mitte erhob sich eine Ehrenpforte ganz seltener Art, dem Kaiser zum Gruß, falls Derselbe den Fuß auf Skaarö setzen sollte. Sie ragte hoch auf und war nur aus den Kiefern, Rippen und Wirbelknochen von Walen construirt; auch das **W**, das unter einer Krone von Grün weithin sichtbar blieb, war aus Wal-Gebeinen zusammengesetzt. Das beigegebene Bild wurde zwei Tage später aufgenommen, während Seine Majestät in dem darauf dargestellten Wohnhause verweilte.

Am Vormittag des 15. Juli begann die Wal-Jagd. Zu dieſem Zwecke hatte Sich der Kaiſer an Bord des »Duncan Grey« begeben. In der Allerhöchſten Begleitung befanden ſich nur fünf Herren. Die räumlichen Verhältniſſe des kleinen Dampfers geſtatteten nicht, daß die Zahl überſchritten wurde. Für die übrigen Herren des Gefolges lag die »Nancy Grey« bereit, welche gleichzeitig in See ſtach, aber ſelbſtändig operirte.

Die der Marine angehörigen Flügel-Adjutanten Seiner Majeſtät, die Capitäns zur See Freiherr von Senden und von Arnim, die Herren Carl Saltzmann und Georg von Hülſen, ſo wie auch der Verfaſſer, hatten Befehl erhalten, ſich im Gefolge Seiner Majeſtät auf dem »Duncan Grey« einzuſchiffen.

Dadurch wurde ich Augenzeuge der Vorgänge, die nun erzählt werden ſollen.

Der »Duncan Grey« dampfte ungeſäumt aus dem ſichern und geräumigen Hafen von Skaarö zunächſt Oſtſüdoſt zu Süd, und dann allmählich drehend, bis der Curs nordnordweſtlich wurde. Unſere Inſel blieb alſo ſtets an Backbord, während an Steuerbord bald die wildeſt geformte Inſel des Archipels auftauchte: Fuglö; ihre zackigen Profile und die ſehr deutliche Schichtung des Geſteins erinnerten an Kalkſtein-Gebirge.

Der Kaiſer inſpizirte zunächſt das Schiff, das ſich in der Folge als ein ſehr tüchtiges und ſympathiſches Fahrzeug erwies; denn ſeine Bewegungen blieben, auch als die Dünung ſtärker wurde, durchaus angenehm, und in ſchöner Haltung durchſchnitt dasſelbe die Wogen.

Der »Duncan Grey«, Capitän Hans Barlin, wurde in Kriſtiania gebaut; in runden Zahlen hat derſelbe 75 Tons Brutto, 26 Tons Netto und iſt 78 engliſche Fuß (24 m) lang,

17′ (5 m) breit, 10′ (3 m) tief. Seine Maſchine beſitzt eine Stärke von 170 indizirten Pferdekräften. Das Schiff läuft 9 bis 10 Seemeilen in der Stunde; wenn es aber einen erlegten Wal langſeit ſchleppt, ſo vermindert ſich die Fahrt, je nach der Beſchaffenheit des Wales: bei einem Sei-Wal wird ſie im Durchſchnitt $6^1/_2$ Knoten, bei einem Finn- und Blau-Wal 5 Knoten, bei einem Knoll-Wal $4^1/_2$. Durch beſondere Vorrichtungen (Balance-Ruder und 2 ovale Löcher im Kiel) iſt die Manövrirfähigkeit größer, als die anderer Schiffe gleichen Tonnengehalts, welche nicht zu Fangzwecken dienen.

Die Mannſchaft beſteht aus acht Mann: vier Matroſen, einem Maſchiniſten, drei Heizern, und einem Steward. Der Capitän iſt gleichzeitig der Schütze.

Zwei Dinge unterſcheiden ſchon äußerlich einen Wal-Dampfer von andern Fahrzeugen derſelben Größe: das Geſchütz auf dem Bug des Deckes und das »Krähenneſt«. Als ein drittes, wenn auch unweſentliches Merkmal könnte man die grüne Farbe des Rumpfes anführen.

Jetzt ſtreicht man Wal-Dampfer freilich auch ſchwarz oder weiß an, aber früher hielt man am Grün feſt, weil dieſes mit der Farbe des Meerwaſſers am beſten übereinſtimmte und der Annäherung an die Wale am günſtigſten ſchien.

Das Krähenneſt iſt eine am Vormaſt angebrachte Tonne, etwa zehn Fuß über dem Deck und ſo hoch, daß ein darin befindlicher Mann gerade mit dem Kopf darüber hinausragt. Dieſem Mann iſt der Auslug auf Wale anvertraut, und was er ſieht, das meldet er ſofort dem Capitän. In der rauhen Jahreszeit dauert die Wache in der Regel eine Stunde, im Sommer deren zwei.

Seine Majeſtät betrachtete das Geſchütz und ließ Sich

alsdann von Herrn Giaever das ſehr ſinnreich erdachte Harpunen-Geſchoß erklären. Das Geſchützrohr hat eine Länge von vier Fuß und einen Durchmeſſer im Lichten von drei Zoll; dasſelbe iſt genau ſo mit den ſtützenden Theilen verbunden, wie das Fernrohr eines Theodoliten mit dem Inſtrument, d. h. es läßt ſich 1. um eine Verticalaxe drehen, alſo in jede beliebige Himmelsrichtung einſtellen, und 2. um eine horizontale Axe, alſo in jede beliebige Neigung gegen den Horizont bringen. Der Mechanismus arbeitet ſo gut, daß der Schütze nur Einer Hand und ſehr geringer Anſtrengung bedarf, um die Viſirlinie dem beweglichen Schußziel des Wales folgen zu laſſen.

Was das Geſchoß ſelbſt betrifft, ſo hat man an ihm zu unterſcheiden: 1. diejenigen Theile, durch welche der Wal harpunirt und getödtet wird, und 2. diejenigen, welche die Verbindung zwiſchen Wal und Schiff aufrechterhalten, ſobald der Schuß abgegeben iſt.

Harpune zum Walfiſchfang.

Die vorstehende Zeichnung, welche Herr Carl Saltzmann während der Fahrt machte, wird dem Leser die richtige Vorstellung geben.

Das eigentliche Geschoß besteht aus einer Harpune und einer Granate, welche fest mit einander verbunden sind. Letztere wird von den langen Armen vier ungleicharmiger Hebel umfaßt, deren kurze Arme mit ihren Enden paarweise aufeinander stoßen, wenn die langen sich öffnen. Diese sind zunächst durch eine Umschnürung festgelegt, welche abgestreift wird, sobald die losgeschossene Harpune mit der Granate in den Leib des Wales eingedrungen ist. Indem der Wal an der Fangleine zieht, deren Abrollen vom Schiff aus geregelt wird, drängt er die Granaten-Klammern aus einander, so daß ihre kurzen Arme sich nähern und eine mit Schwefelsäure gefüllte Glaskugel zertrümmern; dadurch wird die im Inneren des Wales befindliche Granate zum Explodiren gebracht, und der Wal selbst zum Tode. Ein langgestreckter eiserner Rahmen, längs dessen ein Drahtring spielt, ermöglicht nun, daß das abgefeuerte Geschoß die Fangleine mitnimmt; erst dadurch wird der Besitz eines erlegten Wales gesichert. Der Rahmen paßt genau in die Seele des Geschützrohres und sitzt, mit dem freien Ende, der Kartusche auf.

Das Gesammtgewicht dieser Vorrichtung und des Geschosses beträgt für den »Duncan Grey« etwa 36 Kilo; die Pulverladung des Geschützes wiegt etwa ein Drittel Kilo, die der Granate drei Viertel Kilo. Die größte Distanz, auf welche geschossen zu werden pflegt, beträgt 36 bis 38 m, die kleinste 9 m.

Die Fangleine hat eine sehr bedeutende Länge: 360 Faden. Davon sind zweiundzwanzig Faden unterhalb des Geschützes

aufgerollt, der Rest im Vorderraum des Schiffes. Bei einer Stärke der Leine von ca. zwei Zoll soll dieselbe ein Gewicht von 2400 Kilo haben. Da durch die heftigen Bewegungen eines harpunirten Wales starke Spannungen der Fangleine entstehen können, so ist letztere mit einer elastischen Vorrichtung verbunden, welche am Vordermast angebracht ist; sie besteht aus 22 bis 24 starken Gummi-Ringen, durch deren Dehnung der Zug abgeschwächt wird.

Die Fangleine läuft außerdem fünfmal um die Welle einer Dampf-Winde, welche von einem Matrosen bedient wird; dieser kontrollirt die Fahrt eines harpunirten Wales und regelt, so weit es möglich ist, die Spannung der Leine; er gewinnt dadurch einen Einfluß auf den Zeitpunkt der Granaten-Explosion.

Im Gegensatz zu den beiden vorangegangenen Tagen war der Himmel am 15. Juli grau bezogen, und nur an wenigen Stellen zeigte sich die Wolkenschicht durchbrochen. Die Dünung wurde allmählich stärker, in gleichmäßigem Auf und Nieder durchschnitt der »Duncan Grey« die gewohnten Fluthen.

Stunde auf Stunde verrann, aber noch immer lugte der Mann auf dem Krähennest aus und blieb stumm. Die Nordspitze von Vannö war längst passirt, wir befanden uns im offenen Eismeer. Die Gesichter der Mannschaften wurden lang und traurig. Der Schütze Barlin sagte kein Wort und hielt sich fern von Bug; man hätte denken können, daß ihn die Sache überhaupt nichts anginge.

Der Kaiser blieb unverändert in heiterer Stimmung, als ob Er jedes Gefühl der Enttäuschung von Sich fern wiese. Dadurch wurde freilich ein Schleier über die Hoffnungslosigkeit

unſeres Unternehmens geworfen; aber hoffnungslos war es! Und nachdem wir uns nahezu ſechs Stunden in See befunden hatten, ohne einen einzigen Wal zu Geſicht bekommen zu haben, wurde um halb ſechs Uhr Nachmittags gedreht, und der Curs heimwärts auf Skaarö genommen.

Alſo Alles vergeblich! Was nützten nun die vielen Correſpondenzen und Conferenzen, das Abwägen der günſtigſten Chancen, das gute Schiff, die treffliche Mannſchaft mit dem erfahrenen Schützen an Bord!

Wenn ein Wal-Dampfer unter gewöhnlichen Verhältniſſen ſeiner Beſchäftigung nachgeht und nichts gefangen hat, ſo kehrt er nicht in ſeinen Hafen zurück, ſondern bleibt in See, ſo lange die Kohlen reichen und das Wetter es zuläßt. Die Abweſenheit von Skaarö kann ſich bis auf vierzehn Tage ausdehnen, was aber als Ausnahme gilt; acht Tage dagegen ſind das Durchſchnittsmaß. Bei ſehr ſchlechtem Wetter wird wohl auch ein Nothhafen angelaufen; oder es wird in einem ſolchen ein erlegter Wal interimiſtiſch verankert, und die Heimfahrt erſt angetreten, wenn mehrere Wale gefangen ſind. Es kann vorkommen, daß derſelbe Dampfer deren vier bis fünf nach Skaarö einbringt. Solche günſtigen Reſultate hängen vom Wetter, im Beſonderen von dem Zuſtande der See ab. Bei hohem Seegang halten ſich die Wale allerdings auch gern an der Oberfläche des Meeres auf, ja es iſt ſogar leichter, ihnen alsdann nahe zu kommen, aber mit der heftigen Bewegung des Schiffes geht die Treff-Sicherheit verloren, und wächſt die Gefahr, daß die Fangleine bricht.

Rückwärts ging die Fahrt des »Duncan Grey«! Vierzig Minuten waren verfloſſen, als plötzlich der ſtumme Mann in dem Krähenneſt das erlöſende Wort fand und Wale in Sicht verkündete.

Anfänglich blieb ich ungläubig; erst der freudige Gesichtsausdruck der Matrosen gab mir die Ueberzeugung, daß wir zu Schuß kommen würden. Capitän Barlin trat schweigend hinter das Geschütz, Seine Majestät der Kaiser nahm Seinen Platz rechts davon, auf dem Bug.

Es ging wie ein Fluidum, welches die Seelenkräfte spannt, durch das ganze Schiff. Alles Vorangegangene war vergessen, die langen verflossenen Stunden schienen zu einem Augenblick zusammengeschrumpft.

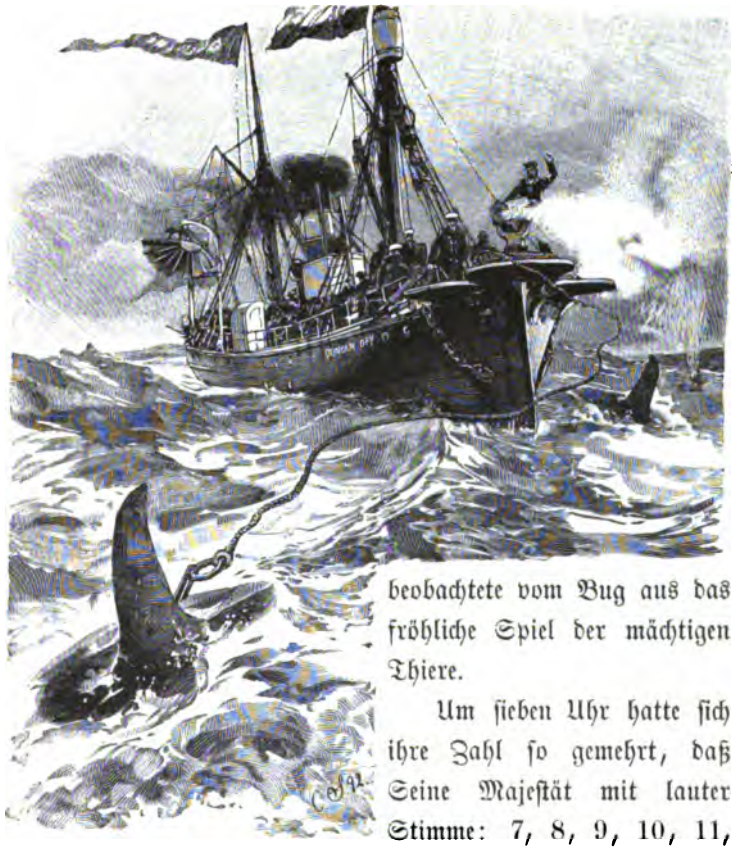
Wir fuhren nun wieder West zu Nord und näherten uns einem Trupp von vier Walen. Der Mann am Geschütz stand unbewegt; sein Leben concentrirte sich ganz in seinen suchenden, gläsernen Augen, welche die unendliche Meeresfläche mit einem einzigen Blick in sich aufzunehmen schienen.

Man sah die Wale spritzen und in flachen Bogen den Seespiegel schneiden; nur ein Stück ihrer silbergrauen Leiber war dabei sichtbar. Dieses »Spritzen« besteht nun nicht in einem Auswerfen von Wasser, sondern ist nur die mechanische Wirkung des ausgestoßenen Athems auf das nächst gelegene Meerwasser; letzteres wird durch den Luftstrom in die Höhe geführt, zerstäubt dabei und fällt dann nieder. Bei einer Fontaine findet ein ähnlicher Vorgang statt, sobald das Wasser in die Luft steigt; daher die Aehnlichkeit beider Erscheinungen. Es wunderte mich, daß Barlin sich nicht rührte und keinen Schuß abgab; er sah immer nur vor sich hin auf die graue See, mit den Augen eines Böcklin'schen Meeresgottes. Es war gewiß Niemand unter uns, der nicht im Stillen mein Befremden getheilt hätte; aber vor dem Vertrauen in die Erfahrung des Mannes verbarg sich das Befremden.

Er wußte nur zu gut, was er that, und hatte bereits

lange den Wal erkannt, den mächtigſten unter den vorhandenen, der ſeine Jagdbeute werden ſollte. Deshalb trat er, da die Dinge noch nicht weit genug gediehen waren, ganz ruhig vom Geſchütz weg, nachdem wir bereits zwanzig Minuten lang den Schuß erwartet hatten.

Der Kaiſer verharrte regungslos an derſelben Stelle und



beobachtete vom Bug aus das fröhliche Spiel der mächtigen Thiere.

Um ſieben Uhr hatte ſich ihre Zahl ſo gemehrt, daß Seine Majeſtät mit lauter Stimme: 7, 8, 9, 10, 11, 12, . . . 14 zählte. Jetzt waren ſie dicht vor dem Schiff und zeichneten dieſem die Fahrt vor. Barlin ſtand wieder an ſeinem

Posten, mit der einen Hand das Geschütz haltend, mit der anderen dem Steuermann Zeichen gebend.

Es herrschte lautlose Stille, aller Augen sahen bald auf den Schützen, bald auf das Getümmel der Wale, als plötzlich um 7 Uhr 13 Minuten Abends der Schuß krachte und gleich darauf der Ruf: Getroffen! erschallte. Die lange Harpunen-Leine rollte ab, und einige Minuten später explodirte die Granate.

Am schärfsten ist der Vorgang unmittelbar vor und nach dem Schuß von dem Kaiser Selbst beobachtet worden. Mit Allerhöchster Genehmigung gebe ich wieder, was Seine Majestät mir darüber mitzutheilen geruhte:

Als der Wal sich in 30 bis 35 Schritt Entfernung befand, wurde die Harpune mit der Granate abgeschossen; im Hinblick auf die Richtung und die große Geschwindigkeit des Wales hielt der Schütze beim Zielen stark vor. Von der 360 Faden langen Fangleine, die mit dem Geschoß verbunden ist, lagen zweiundzwanzig Faden unter dem Geschütz aufgerollt (die Seeleute sagen »aufgeschossen«); sie lief nach Abgabe des Schusses ohne auffallend große Geschwindigkeit ab, so daß Seine Majestät Zweifel hatte, ob der Wal überhaupt getroffen wäre. Das Thier verschwand zunächst, kehrte aber bald an die Oberfläche zurück, ohne daß seine Bewegungen sich von denen eines gesunden Wales unterschieden hätten. Eine Blutlache war nicht wahrzunehmen, und das einzige Anzeichen dafür, daß ein Fehlschuß nicht vorlag, war die Richtung der Fangleine, welche zu dem Wal hin zeigte, und von der fünfunddreißig Faden abgelaufen waren. Während das Thier an der Oberfläche athmete, wurde eine starke Detonation hörbar, die den Irrthum veranlaßte, daß auf der »Nancy Grey« geschossen worden sei;

in Wirklichkeit war die Granate in dem Leibe unſeres Wales explodirt, und derſelbe mit dieſem Augenblick getödtet.

Es war ein Sei-Wal von 14,6 m Länge, 8 m Leibes-Umfang. 3,5 m Spannweite des Schwanzes, 9 bis 10 Tons Gewicht. Der Schuß war abgegeben worden, als das Thier die Fahrtrichtung des Schiffes in ca. 45° ſchnitt; er traf etwa ſechs Fuß hinter der Schwimmfloſſe.

Ganz allgemein geht jeder Wal, ſobald er verwundet worden iſt, meiſt in ſchneller Fahrt, zur Tiefe, iſt aber gezwungen, bald wieder an die Oberfläche zurückzukehren, um zu athmen. Bis zum Augenblick des Todeskampfes bleiben die Bewegungen wie ſonſt; ſobald dieſer eintritt, ſtellt ſich das Thier ſenkrecht und ringt ſo nach Athem. Verendet der Wal bereits unter Waſſer, ſo hängt es lediglich von der Lage der eingedrungenen Harpune ab, in welcher Stellung er an die Oberfläche gezogen wird. Die Granate hat in ſolchem Falle unter Waſſer explodiren müſſen, und die ſubmarin ſtattfindende Detonation wird alsdann deutlich in dem Maſchinen-Raum gehört.

Ein Flügel der Schwanzfloſſe.

Ein todter Wal, wenn ihn die Fangleine nicht hielte, würde zunächſt verſinken und, je nach der Tiefe des Waſſers, in 24 bis 72 Stunden wieder an die Oberfläche kommen.

Bereits um 7 Uhr 18 Minuten wurde ein Boot des »Duncan Grey« mit zwei Mann ausgeſetzt, die den erlegten

Wal langseit brachten. Es geschah dies in der Weise, daß eine Kette um den Ansatz der Schwanzflosse (die Schwanzwurzel) gelegt und dann an Backbord befestigt wurde; den anderen Befestigungspunkt lieferte die tief in das Fleisch gebohrte Harpune. Der Kopf blieb unter Wasser, der scharfgeriefte Vordertheil des silbergrauen Bauches wurde von der See bespült, während ein Flügel der Schwanzflosse ganz aus dem Wasser lag und über der Railing hervorragte. Die steingraue, durchsichtige Oberhaut ließ sich leicht abnehmen; sie hatte die Stärke guten Briefpapieres. Besonderes Interesse erregten die langen Furchen, welche sich vom Mundwinkel bis zum Nabel, mehr oder weniger gleichlaufend, hinziehen; man könnte sie als eine natürliche Tättowirung bezeichnen. Was an ihnen am meisten auffällt, das sind die scharfen Grenzränder; sie scheinen wie mit einem Messer eingeschnitten; es mögen wohl zwanzig solcher Furchen auf die Breite eines Meters fallen. Bei schlechtem Wetter tritt an die Stelle der beschriebenen Verankerung des Wales eine andere. Die Kette wird dabei gleichfalls um die Schwanzwurzel gelegt; im Uebrigen aber bleibt das Thier frei hinter dem Schiff und wird geschleppt.

Nachdem unser Wal langseit befestigt war, wurde wiederum heimwärts gedreht. Aber mit wie anderen Empfindungen, als wenige Stunden zuvor!

Der Kaiser gab Seiner Zufriedenheit Herrn Giaever gegenüber in ehrendster Weise Ausdruck und zeichnete den Schützen durch eine goldene Medaille aus.

Um halb acht Uhr begann die Rückfahrt, deren Geschwindigkeit nun durch den angeketteten Wal, besonders im Anfang, verringert wurde; denn das frisch geschossene Thier würde untersinken. Die Zersetzung im Innern soll aber schnell vor

ſich gehen, und die eintretende Gasentwickelung vergrößert das Volumen des Wales bald in der Weiſe, daß der Leichnam ſchwimmfähiger wird. Das ließ ſich im Laufe der Fahrt auch direkt conſtatiren; und gleichzeitig wuchs die Fahrtgeſchwindigkeit von ſechs auf acht Seemeilen in der Stunde.

Die allgemeine Aufmerkſamkeit wandte ſich nun der »Nancy Grey« zu, die in der Entfernung von ein bis zwei Seemeilen ſichtbar wurde. Wir conſtatirten, daß von dort ein Schuß um 8 Uhr 14 Minuten abgefeuert worden war; und in der That brachte auch die »Nancy Grey« einen Wal nach Skaarö ein.

Am Abend um neun Uhr wurde bei leichtem Regenſchauer und in fröhlichſter Stimmung ein Mahl auf Deck eingenommen. Dann beſſerte ſich das Wetter, die Dünung ging mehr und mehr nieder, die Wolken ballten ſich, erhielten goldene Ränder, und die Inſeln des Archipels, in welchen wir allmählich wieder eintraten, ſtanden unverhüllt aus dem Meere auf. In ſpäter Stunde, zwiſchen Mitternacht und Ein Uhr, ſah man ſogar den Schlagſchatten von Felſen auf den Zebraſchnee-Feldern der Inſel Vannö, während auf der anderen Seite der dem letzten Viertel zueilende Mond erſchien.

Um zehn Uhr ließ Seine Majeſtät eine verkorkte Flaſche ins Meer werfen. Dieſelbe enthielt ein Blatt Papier, auf

welchem der Kaiser Allerhöchstselbst die folgenden Angaben niedergeschrieben hatte:

An Bord des Walfängers „Duncan Grey“. Den 15. Juli 1892.

Ein Walweibchen von gegen 50 Fuß Länge wurde heute um 7 Uhr 13 Minuten p. m. harpunirt und gefangen. Es verendete in Kurzem und wurde in Schlepp genommen. Wetter kühl, böig, Wind aus Südwest, Stärke 2 bis 3. 70° 10′ N. Breite, 19° Ost. Länge Gr.

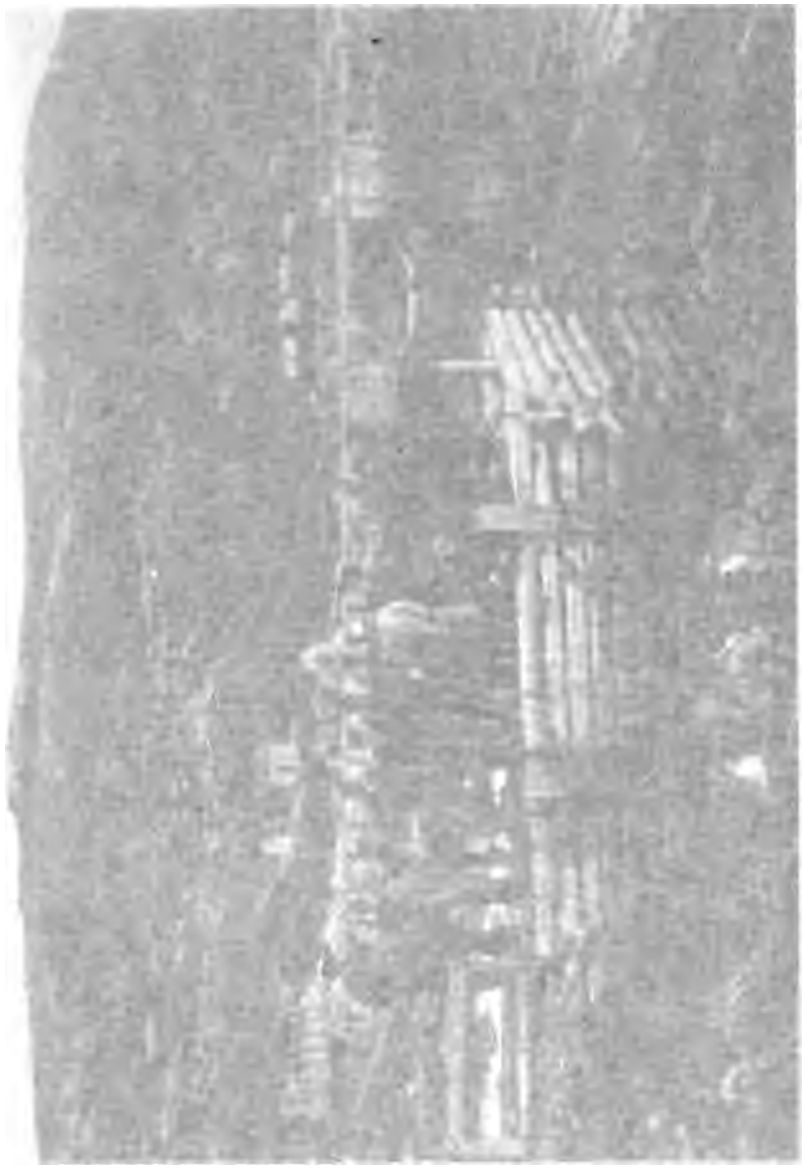
Wilhelm,
Deutscher Kaiser und König von Preußen.

Auf der Rückseite steht in drei verschiedenen Sprachen:

Dieser Zettel ist bei dem Kaiserlichen Marine-Cabinet in Berlin abzugeben.

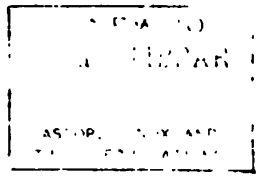
Das Licht der Mitternachtssonne verklärte den Ausgang des ereignißreichen Tages. Erst gegen Ein Uhr Morgens wurde die Südspitze Skaarö's umschifft. S. M. P. »Siegfried«, das Begleitschiff der Kaiserlichen Yacht, kam in Sicht, bald auch diese selbst. Der »Duncan Grey« gab vier Freudenschüsse ab, und in dem Augenblick, wo er zu Anker ging, lag auch das Boot des Kaisers langseit.

Am frühen Morgen des 16 Juli kehrte Seine Majestät an Bord des »Kaiseradler« zurück. Die Jagd an Bord des »Duncan Grey« hatte dreizehn und eine halbe Stunde gewährt.



Verlag von Gebr. Pastel in Berlin

Kaiser Wilhelm II. auf Skaarö, am Tage nach der Waljagd.



Nach kurzer Raſt begab Sich Seine Majeſtät Vormittags an Land und ſchritt durch die aus Wal-Gebein errichtete Ehrenpforte. Der geſtern erlegte Wal lag bereits am Ufer, aber noch intakt; ein anderer befand ſich bereits in der Arbeit und wurde gerade ſeines Speckes entkleidet.

Der Weg führte durch eine Zone mephitiſcher Gerüche an eine

Walfiſche.

Brücke, auf welcher Sich Seine Majeſtät mit Gefolge dicht vor dem erlegten Wal aufſtellte. Daſelbſt war die Luft erträglich; dort aber durfte ich nicht verbleiben; denn mir war die ſehr ehrenvolle, im Uebrigen aber infernale Aufgabe zugefallen, ſchnell ein Bild dieſer Gruppe mit der Camera aufzunehmen. Durch die verpeſtete Atmoſphäre halb beſinnungslos, den Angſtſchweiß auf der Stirn, von einem mal au cœur befallen, ſah ich nur noch ein, daß auf dieſem Boden überhaupt kein paſſender Standpunkt für die Photographie zu gewinnen war. Indem ich weiter eilte und einen Drahtzaun überkletterte, führte mich ein glücklicher Zufall aus der Zone der Peſtluft an die einzige Stelle, die ſich für das Vorhaben eignete. Hier wehte eine leichte Briſe, dieſelbe, welche auch den von Seiner Majeſtät gewählten Standort, wenigſtens für kurze Zeit, er-

träglich machte. Nun exponirte ich die Platten, ſo ſchnell wie möglich, und kam zum Ziele.

Eine der Platten iſt dem Buche als Heliogravüre beigegeben worden. Von dem erlegten Wal zeigt die linke Seite des Bildes jene charakteriſtiſchen, ſcharf eingeſchnittenen Streifen, von denen oben die Rede war. Der Herr auf der rechten Seite Seiner Majeſtät iſt Herr Johannes Giaever.

Der Kaiſer nahm die Einrichtungen des Etabliſſements in Augenſchein und war Zeuge von der Verarbeitung der eingebrachten Wale.

Sobald ein Wal an Land gezogen iſt, wird zunächſt der Speck mittels langſtieliger, ſpatenförmiger Meſſer in dicken Streifen ausgeſchnitten und in die Siederei übergeführt. Danach werden Zunge und Barten ausgeſchnitten und die Eingeweide ausgenommen; letztere und ein Theil des Fleiſches werden ihres Fettes beraubt und alsdann fortgeworfen, damit ſie treiben. Wäre mit dem Etabliſſement eine Guano-Fabrik verbunden, was zur Zeit noch nicht der Fall iſt, ſo würde nichts fortgeworfen werden.

Von beſonderem Werth ſind die Barten (Fiſchbein); auch finden ſie ſich bei allen vier Arten, welche in Norwegen vorkommen: den Finn-, Sei-, Blau- und Knoll-Walen. Es liefert im Durchſchnitt ein

Finn-Wal 130 bis 150 Kilo Barten; Werth ca. 3500 M. pro Ton,
Sei-Wal 65 » 80 » » ; » » 4300 » » »
Blau-Wal 180 » 250 » » ; » » 5400 » » » .

Die Durchſchnitts-Werthe und Längen ſind folgende:

Finn-Wal	1350	bis	1700 Mark,	18 bis	23 m,
Sei-Wal	675	»	1125 » ,	11 »	15 m,
Blau-Wal	3375	»	9000 » ,	18 »	26 m,
Knoll-Wal	900	»	1350 » ,	11 »	15 m.

Weitaus am werthvollſten ſind alſo die Blau-Wale; gleichzeitig ſind ſie am ſeltenſten.

Das Gewicht der Knochen beträgt für den Finn-Wal $1\frac{1}{4}$ Tons, Sei-Wal 1 Ton, Blau-Wal 2 Tons, Knoll-Wal 1 Ton.

Für die letzten ſechs Jahre waren die Fang-Reſultate des Etabliſſements von Skaarö folgende:

1886 1 Dampfer, 3 Sei-, 13 Finn-, 1 Blau-, 8 Knoll-Wale = 25 Wale.

1887 1 Dampfer, 15 Sei-, 3 Finn-, 1 Blau-, 2 Knoll-Wale = 21 Wale.

1888 2 Dampfer, 29 Sei-, 30 Finn-, 3 Blau-, 5 Knoll-Wale = 67 Wale.

1889 2 Dampfer, 15 Sei-, 31 Finn-, 1 Blau-, 1 Knoll-Wale = 48 Wale.

1890 2 Dampfer, 33 Sei-, 9 Finn-, 1 Blau-, 10 Knoll-Wale = 53 Wale.

1891 2 Dampfer, 46 Sei-, 17 Finn-, 1 Blau-, 10 Knoll-Wale = 74 Wale.

Von ſämmtlichen Dampfern, welche den Fang betreiben, werden pro Jahr ca. 750 Wale in den norwegiſchen Gewäſſern erlegt. Die Jagd wird vom März bis Ende September betrieben; der Hauptfang findet ſtatt von Mitte Juni bis Mitte Auguſt.

Alles was hier an Thatſachen mitgetheilt iſt, verdanke ich Herrn Giaever, der meine an ihn gerichteten Fragen eingehend beantwortet hat, und mit deſſen Zuſtimmung die Veröffentlichung erfolgt.

Der Aufenthalt Seiner Majeſtät des Kaiſers auf Skaarö währte mehrere Stunden.

An die Besichtigung des Wal-Etablissements schloß sich zunächst der Besuch des Giaever'schen Hauses und daran ein erquickender Spaziergang auf die wiesenbestandene Höhe von Skaarö, von der ein weiter Umblick gegeben ist.

Ein kleines Zelt war daselbst aufgerichtet, Erfrischungen wurden von den freundlichen Gastgebern dargeboten, und als der rechte Moment gekommen schien und der Kreis sich geschlossen hatte, trat Herr Giaever vor Seine Majestät hin und brachte ehrerbietig zum Ausdruck, was ihn in diesem Augenblick erfüllte. Nach norwegischer Sitte schloß er seine Ansprache mit dem neunfachen Hurrah für Kaiser Wilhelm.

Seine Majestät hieß uns die Gläser füllen, wandte Sich zu Seinen Gastfreunden und sprach ihnen Seinen Königlichen Dank aus; Er habe auch als Waidmann bereits viel gesehen und erlebt, aber nichts, was sich mit den Eindrücken vergleichen lasse, die der gestrige Tag Ihm gebracht; Er werde desselben noch in späten Zeiten gedenken. Zwar hätten im vergangenen Jahr die Vorbereitungen vergeblich getroffen werden müssen, um so freudiger begrüße Er den herrlichen Erfolg dieses Jahres. Er sei dankbar dafür, daß angesehene und gebildete Norweger weder Zeit noch Mühewaltung scheuten, wenn es sich darum handele, den Inhalt der Kaiserlichen Nordland-Fahrten durch außergewöhnliche Erlebnisse zu bereichern. Darauf forderte Seine Majestät der Kaiser alle Anwesenden auf, die gefüllten Gläser zur Ehre des Giaever'schen Hauses zu leeren.

Bei herrlichem Wetter stieg der Kaiser von der lieblichen Höhe zu der Landungsbrücke nieder und begab Sich an Bord.

Um halb drei Uhr Nachmittags wurden die Anker des »Kaiseradler« gelichtet. Die Fahrt ging zunächst in den Lyngen-

Fjord, deſſen Gletſcher in der Sonne leuchteten, und dann nach Tromsö, woſelbſt die Ankunft am ſpäten Abend des 16. Juli erfolgte.

Hiermit fand die Reiſe Kaiſer Wilhelm's II. im eigentlichen Nordland ihren Abſchluß.

Inhalt der Kapitel.

Seite

Erſtes Kapitel 1

Zurüſtungen für die erſte Reiſe Kaiſer Wilhelm's II. nach Norwegen, im Frühjahr 1889. Abreiſe am 30. Juni nach Kiel. Ankunft daſelbſt. Segel-Regatta. Einſchiffung auf S. M. Y. »Hohenzollern«. Innere Einrichtung. Am 1. Juli geht der Kaiſer in See. Fahrt durch den Sund. Schloß Kronborg. Im Kattegat und Skagerrak.

Zweites Kapitel 11

Geſtalt, Größe und Lage der ſkandinaviſchen Halbinſel. Norwegiſches Fjeld und alpine Ketten. Gletſcher der Alpen. Waſſerfälle. Die Schnee- und Gletſcher-Verhältniſſe des Hochgefildes. Die Fjords. Ihre Schönheit und Monotonie. Die Schären und Holme. Die Vegetation des Küſtengeſtades und der Schärenflur. Ewiger Schnee, Schneegrenze, »Zebraſchnee«. Vegetation im Innern des Landes. Verhältniß von kultivirtem zu unkultivirtem Land.

Drittes Kapitel 41

Norwegen in Sicht. Aufnehmen eines Lotſen an der Küſte von Jaederen. Die erſten Schären und der erſte Fjord. Die Windungen der Küſtenlinie. Stavanger wird angelaufen. Boot-Flotille um die »Hohenzollern« herum. Harmloſe Neugier. Charakter des norwegiſchen Volkes. Ehrlichkeit und Ruhe. Der Lyſe-Fjord. Schwierigkeit der

Seite

Schiffahrt. Der Karm-Sund. Bautasteine. Eine Angabe über das Klima daselbst. Einfahrt in den Hardanger-Fjord. Geographische Nomenclatur. Die Halbinsel der Folgefond. Absolute und individuelle Höhen der Berge. Physiognomie einer Gesteinsformation. Die »Hohenzollern« geht vor Sandven zu Anker. Helle Dämmerung zu Mitternacht.

Viertes Kapitel 66

Der Kaiser betritt zum ersten Mal norwegischen Boden. Besuch des Oeftshus-Fos. Die erste Karriol-Fahrt Seiner Majestät. Fahrstraßen und Eisenbahnen in Norwegen. Die großen Bahnlinien Kristiania—Trondhjem und Kristiania—Berlin. Das Reisen im Karriol und in der Stolkjaerre. Vergleich mit Beförderungsarten in anderen Ländern. Reisen in der Hängematte, im Kanoe, zu Kameel, zu Pferde, zu Fuß. Das Karriol des Kaisers. Eclaireur-Dienste. Bootfahrt Seiner Majestät bei Sandven. Angelsport und Lachsfang. Hardanger-Fjord und Vierwaldstätter See. Der Sör-Fjord und seine landschaftlichen Schönheiten. Vor Odde. Ausflug in Karriols längs des Sandven-Vand. Norwegische Hôtels. Der »Landhändler« und die internationalen Kramläden. Beschränkung des Branntwein-Verkaufes in Norwegen. Die Tafelrunde des Kaisers auf der »Hohenzollern«. Die elektrischen Beleuchtungsapparate in Thätigkeit.

Fünftes Kapitel 92

Ausflug Seiner Majestät nach dem Buar-Brae (Gletscher). Im Karriol an den Sandven-See, im Boot zu dem Gaard von Jordal, zu Fuß durch das Jordal an den Gletscher. Der Buar-Brae. Eigenthümlichkeiten der Gletscher: Moränen, Spalten, Eislawinen. Das Gletscherthor. Anblick niederbrechenden Eises. Improvisirtes Lager und zweieinhalbstündiges Verweilen daselbst. Rückmarsch. Der Kaiser kauft einem alten Norweger Erdbeeren ab. Wetterumschlag nach langer Trockenheit. Eintreffen des ersten Couriers. Seine Majestät durch Regierungsgeschäfte beansprucht. Der »Greif« wird

Seite

nach Wilhelmshaven expedirt und in vier Tagen zurückerwartet. Ausflüge der Herren vom Gefolge an Land. Schlittenfahrten über das Hochgefilde der Folgefond. Der Hamburger Nordland-Verein. Fahrt der »Hohenzollern« von Odde nach Vik. Der Vöring-Fos. Der Kaiser hält den Gottesdienst ab an Bord. Der Graven-Fjord und Eide. Ein Begrüßungstelegramm S. M. des Königs Oskar II. Fahrt der »Hohenzollern« nach Bergen. Ein englisches Geschwader. Fahrt Seiner Majestät mit der Dampf-Pinasse durch beide Häfen von Bergen. Einnehmen von Kohlen. Die »Hohenzollern« geht in See zum Sogne-Fjord.

Sechstes Kapitel 121

Der Sogne-Fjord und seine Verzweigungen. Geographische Beziehung zwischen Sogne- und Nord-Fjord und dem dazwischen liegenden Hochgefilde von Jostedal-Brae. Der Weg zu Lande von Eide nach Gudvangen. Eintreffen der »Hohenzollern« vor Gudvangen im Naerö-Fjord. Der Kaiser unternimmt einen Abendspaziergang im Naerödal. Norwegische Kinder am Gatter. Angelpartie zu Boot. Charakteristik des Naerö-Fjord. Die photographische Thätigkeit während der Reise. Ausflug Seiner Majestät nach Stalheim's Hôtel. Niederblick von der Terrasse. Pflanzenwuchs. Schnelle Rückfahrt. Fahrt durch den Naerö-Fjord nach Laerdal. Das Klima des inneren Hardanger- und Sogne-Fjord. Abnahme der Niederschläge gegen das Innere des Landes. Lyster-Fjord und Fjaerland-Fjord im Sogne-Gebiet. Stätte der Frithjof-Sage. Der Besuch des Suphelle-Brae. Regenerirte Gletscher. Eisbrüche. Fahrt meerwärts durch den Sogne-Fjord. Seine Majestät befiehlt die Erweiterung des ursprünglichen Reiseprogramms bis zum Nordcap. Alpenketten von Söndmöre. Molde, seine Fjords und seine Vegetation. Der Ejkisdal-Vand. Das Romsdal; der 1500 m tiefe Gebirgsdurchschnitt zwischen Romsdalhorn und Trolltinder. Ausflug dorthin. Meeresfahrt von Molde nach Trondhjem. Die Handelsstadt, ihre Bauart, ihr Dom, ihr Hafen. Munkholmen, ein nordisches

Seite

Chillon. Der Kaiser besucht die Kathedrale und die Villa des Consuls Jensen. Die Wasserfälle des Nid.

Siebentes Kapitel 162

Zweite Reise des Kaisers nach Norwegen im Jahre 1890. Seine Majestät geht am 27. Juni, an Bord S. M. P. »Kaiser«, mit der Manöverflotte von Kiel aus in See. Anblick einer in Fahrt befindlichen Panzerflotte. Fahrt durch den Großen Belt. Die Kaiserlichen Schiffe »Kaiser«, »Irene«, »Hohenzollern« gehen vor Helsingör zu Anker. Die Flotte bleibt im Kattegat zurück. König Christian IX. begrüßt den Deutschen Kaiser an Bord S. M. P. »Kaiser«. Kaiser Wilhelm II. verweilt vom 28. bis 30. Juni in Schloß Fredensborg als Gast des Königs. Fahrt nach Norwegen. Seine Majestät trifft am 1. Juli mit der Flotte vor Kristiania ein. Begrüßung durch König Oskar II. von Schweden und Norwegen an Bord S. M. P. »Kaiser«. Feierlicher Empfang des Kaisers in dem Ehrenpavillon an der Landungsbrücke. Fahrt durch die geschmückte Stadt nach dem Königsschloß. Festlichkeiten. Der Ausflug der Majestäten nach Frogner-Saeter. Frühstück, dargeboten von der Stadt. Einweihung des »Kaiser Wilhelm-Weges« von Frogner-Saeter nach Holmen-Kollen. Das Galadiner und die Reden König Oskar's und Kaiser Wilhelm's. Der Besuch auf Bygdö. Oskarshall. Die Fahrt von Kristiania nach Hönefos. Frühstück zu Ehren des Königs Oskar an Bord der »Hohenzollern«. Abschied. Neue Zusammensetzung des Gefolges für den zweiten Theil der Reise. Das Einlaufen der Manöverflotte in den Hafen von Kristiansand. Schlechtes Wetter und hohe See. Bergen. Der Kaiser nimmt Wohnung an Bord S. M. Y. »Hohenzollern«. Fahrt durch den Hardanger-Fjord nach Eide. Landreise von Eide über Vossevangen nach Stalheim. Eisenbahn Bergen-Voß. Herrliche Eindrücke auf der Reise im Karriol. Aufenthalt in Stalheim. Fahrt nach Gudvangen. Großartige Scenerie des Naerödal. Wiedereinschiffung auf der »Hohenzollern«.

Seite

Achtes Kapitel 196

Fahrt durch den Sogne-Fjord meerwärts. Eintritt in den Nord-Fjord. Die Uferlandſchaft. Faleide. Ankerplatz vor Olden. Regenwetter. Ausflug von Olden über den Olden-Vand zu dem Bricksdal-Gletſcher. Frühſtück des Kaiſers in einer ärmlichen Hütte. Der Bricksdal-Brae. Rückkehr bei ſtrömendem Regen. Lachsangeln. Der Kaiſer fährt durch den Nord-Fjord in den Stor-Fjord nach Meraak im Geiranger-Fjord. Der Landweg von Faleide nach Helleſylt. Torpedo-Boote. Die Landſchaft von Geiranger-Fjord. Von Meraak in den Jörund-Fjord. Aiguilles-Bildungen des Gebirges. Der Kaiſer beſucht den Norang-Fjord an Bord des Torpedo-Bootes S 10. Fahrt nach Molde. Ende des Berichtes über die zweite Reiſe.

Neuntes Kapitel 220

Das Klima von Norwegen.

Zehntes Kapitel 246

Beginn der eigentlichen Nordland-Reiſe. Schwierigkeit der Beſchreibung. Die Elemente, aus welchen ſich die Landſchaft zuſammenſetzt. Verſchiedene Arten, längs der Küſte zu reiſen. Poſt- und Touriſten-Dampfer. Ueberſicht über die Küſte und die Fjords zwiſchen Trondhjem, dem Nordcap und Vadſö. Entfernungen. Fahrt durch den Trondhjem-Fjord. Eine doppelte Geburtstagsfeier an Bord. Unſere Dichter. Die »Badegäſte« der »Hohenzollern«. Lebensweiſe an Bord. Die Künſtler-Soiréen. Die Inſeln Leckö, Torghattan, Heſtmandsö. Ein natürlicher Tunnel. Die Sieben Schweſtern. Der Ranen-Fjord und der Bootbau daſelbſt. Fichtenwälder. Nordland-Boote. Eidergänſe. Möven. Eintritt in die Polarregion. Das Schneegebirge von Svartiſen. Hoitind. Bodö und ſein Hafen. Die Inſel Landegode. Heiterer Charakter der Witterung. Blick auf die Hochgebirgsgruppe des Sulitjelma. Der Veſt-Fjord, das pittoreske Feſtland und die Löfoten. Zwei Landſchaftstypen der Küſte. Wegenetz im hohen Norden. Die Stadt Tromsö.

Seite

Fahrt nach Hammerfeſt. Umgebung der Stadt. Die Meridianſäule. Ankunft der »Hohenzollern« und des »Greif« vor dem Nordcap. Der Kaiſer um halb zwei Uhr Morgens auf Deck. Hohe See. Unmöglichkeit einer Landung. Großartigkeit des Landſchaftsbildes. Befehl zur Rückfahrt.

Elftes Kapitel 287

Aufheiterndes Wetter. Telegramm in Hammerfeſt für Ihre Majeſtät die Kaiſerin. Das norwegiſche Telegraphennetz im Norden des Polarkreiſes. Der »Greif« wird alarmirt. Die Küſtenlandſchaft unter 70° N. Br. Der Lyngen-Fjord. Alpenkette. Vor Karlsö. Der Kaiſer begibt Sich an Land. Ueppige Vegetation. Errichtung eines Steinzeichens durch den Kaiſer auf der Höhe von Karlsö. Die Mitternachtsſonne vom Bord des »Greif« betrachtet. Erklärung des Phänomens. Der Touriſten-Dampfer »Capella«. Rückfahrt nach Karlsö. Anhaltend gutes Wetter. Tromsö. Lappenlager und Renthier-Herden. Eine neue Künſtler-Soirée. Fahrt ſüdwärts zu den Veſteraalen und Lófoten. Raft-Sund, Digermulen. Seine Majeſtät erſteigt die Panorama-Höhe. Das Berliner Nordland-Panorama. Die Dorſchfiſcherei im Veſt-Fjord. Mal- und Salten-Strom. Nächtliche Fahrt durch den Veſt-Fjord nach Bodö. Beieren-Fjord. Cap Kunnen. Svartiſen und die Gletſcher im Holand-Fjord. Der Kaiſer geht an Land. Das Kind mit dem Strauß für den Kaiſer. Rückfahrt längs der Küſte. Noch ein Geburtstag. In Bergen. Einkäufe. Fahrt nach Wilhelmshaven und Ankunft daſelbſt. Schlußwort.

Zwölftes Kapitel 345

Beginn der dritten Nordland-Fahrt (1891). Außergewöhnlich günſtige Witterung. Ein Naturgemälde der atlantiſchen Geſtade Norwegens von Bergen bis zum Nordcap.

Dreizehntes Kapitel 355

Die »Hohenzollern« vor dem Nordcap. Landung Seiner Majeſtät auf Magerö und Erſteigen der Plateaufläche.

Seite

Sturm auf der Höhe. Wanderung über das ebene Fjeld. Kaiser Wilhelm II. betritt das Nordcap in der Nacht vom 21. zum 22. Juli 1891. Die Erinnerungspyramide, errichtet aus losem Gestein. Abstieg des Kaisers durch die Kesselschlucht. Niedergehen der See. Ungefährdete Einschiffung. Ankunft vor Karlsö. Seine Majestät erleidet am Abend des 23. Juli einen Unfall. Ende der Mittheilungen über die Reise von 1891.

Vierzehntes Kapitel 367

Beginn der vierten Nordland-Fahrt (1892). Vorangegangene Explorationen im Gebiete des Vest-Fjord. Zweite Ersteigung der »Panorama-Höhe« bei Digermulen. Karriol-Fahrt längs des Gestades von Hadselö. Der Kaiser überschreitet den Isthmus von Vaagö. Der Salten-Strom. Fahrt von Bodö nach Karlsö. Die Wal-Dampfer des Herrn Giaever. Vorbereitungen zur Wal-Jagd. Mittagsmahl im Freien, auf Karlsö. Der Kaiser fährt von Karlsö mit der Dampf-Pinasse meerwärts und betrachtet die Sonne um Mitternacht.

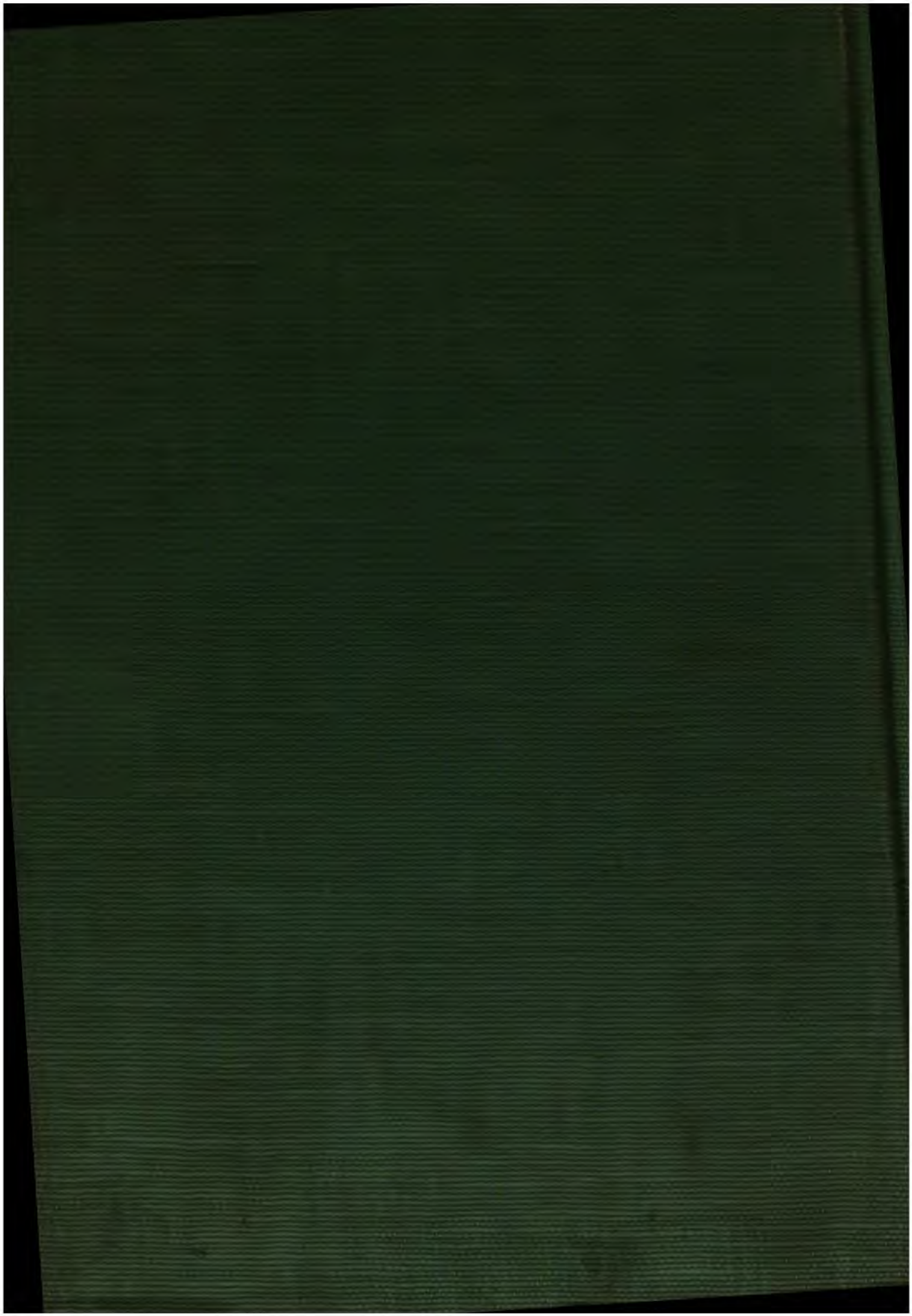
Fünfzehntes Kapitel 380

Die Insel Andammen. Erste Pürschjagd des Kaisers auf Renthiere. Seine Majestät erlegt zwei Hirsche. Zweite Pürschjagd, wiederum erfolgreich. Landschaftseindrücke. Der Courier und das Jagdfrühstück.

Sechzehntes Kapitel 389

Die Wal-Jagd Seiner Majestät an Bord des »Duncan Grey«. Wal-Dampfer. Das »Krähennest«, Geschütz, Geschoß, Fangleine. Sechsstündige vergebliche Fahrt. Umkehr. Wale in Sicht. Wieder seewärts. Der Schütze Barlin. Das Harpuniren eines Wales von 14,6 m Länge in Gegenwart des Kaisers. Die »Nancy Grey« gleichfalls erfolgreich. Das Auswerfen einer verkorkten Flasche, enthaltend ein Blatt Papier mit den Angaben Seiner

Majeſtät über die Wal-Jagd. Rückkehr an Bord des »Kaiſeradler«. Das Wal-Etabliſſement der Anglo-Norwegian Fishing Company. Beſuch des Kaiſers auf Skaarö. Ehrenpforte aus Wal-Kiefern. Zahlenangaben über den Werth und die Größe der Wale. Fang-Reſultate der letzten ſechs Jahre. Seine Majeſtät beſucht das Giaever'ſche Haus und beſteigt die Höhe von Skaarö. Trinkſpruch des Herrn Giaever auf Kaiſer Wilhelm II. und die Antwort Seiner Majeſtät. Abfahrt von Skaarö. Beſuch des Lyngen-Fjord. Ankunft in Tromsö. Ende.

Berlin. Gedruckt in der Reichsdruckerei.

MAR 9 - 1942